



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1734

Bogotá, D. C., martes, 5 de diciembre de 2023

EDICIÓN DE 18 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

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 297 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se definen y establecen los requerimientos para la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en los vehículos automotores.

Bogotá, noviembre 8 de 2023

Señor  
**ANDRES DAVID CALLE AGUAS**  
Presidente  
Honorable Cámara de Representantes  
Ciudad

**Asunto:** Radicación del Proyecto de Ley "POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AVANZADOS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES"

Respetado Presidente,

De conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, me permito presentar a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley de mi autoría denominado: "POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AVANZADOS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES"

Cordialmente,

**JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO**  
Autor  
Representante a la Cámara  
Departamento de Cundinamarca

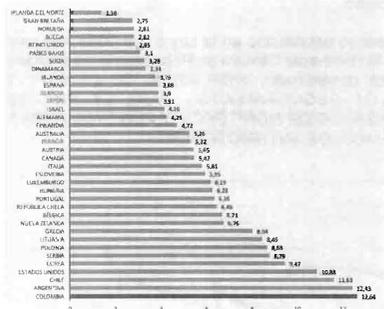
TEXTO PROPUESTO PARA PROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_\_ DE 2023

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AVANZADOS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES"**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN

De acuerdo con los datos del IRTAD<sup>1</sup>, que analiza las cifras de accidentalidad de 40 países, Colombia, entre la muestra estudiada, ocupa el deshonroso primer lugar en la tasa promedio de fallecidos en accidentes de tránsito, la cual en promedio es de 12,64 personas muertas por cada 100.000 habitantes (ver gráfico 1)



En la muestra estudiada por el IRTAD, los países que superan los 10 habitantes muertos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes, son del continente americano y están muy alejados de los países referentes a nivel mundial por la seguridad, como lo son los escandinavos, Reino Unido o los Países Bajos, los cuales no superan tasas de 3,1 habitantes muertos por cada 100 mil.

En Colombia al terminar el año 2022 las muertes violentas por eventos de transporte, llegaron a las 8.301, una variación absoluta de 994 personas que perdieron la vida en comparación con las cifras del periodo anterior. En el mismo periodo, quedaron lesionadas 29.100 personas, 8.254 más lesiones no fatales en comparación con las cifras reportadas por El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el periodo 2.021<sup>3</sup>.

El Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030<sup>4</sup> describe las medidas necesarias para alcanzar la meta de reducir en el decenio por lo menos en un 50% las muertes y traumatismos debidos al tránsito. El Plan se ha diseñado bajo un enfoque de sistemas seguros integrado, lo cual implica la implementación de medidas con respecto a: i) el transporte multimodal y la planificación del uso de la tierra, ii) la infraestructura segura, iii) los vehículos seguros, iv) el uso seguro de las vías de tránsito y la respuesta después de los accidentes.

El enfoque asume que los humanos a pesar de tener una educación vial, conocer las normas de tránsito y su implicación, así como de los riesgos de la movilidad, cometen errores, por lo cual es necesario que de forma integral el resto del sistema de la movilidad sean un escenario protector para los actores viales. Este enfoque de sistemas de seguridad es el centro de las acciones del decenio y deben garantizar el incremento significativo de los niveles de seguridad en la movilidad.

Es por ello que persigue Naciones Unidas con el Plan Mundial "un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones" lo cual conlleva a la necesidad de pasar de un modelo que mitiga los efectos de los accidentes, a un modelo que previene los mismos, para lo cual es necesario atenuar los factores de riesgo que se presentan en la movilidad.

Recalcan las Naciones que suscriben el decenio, que se debe actuar "de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe

<sup>3</sup> Cifras preliminares del INMLCF consultadas en el Boletín Estadístico 2022.

<sup>4</sup> La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su Resolución 74/299 un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos".

Colombia muestra un rezago importante con respecto a la obligatoriedad de contar con tecnología de asistencia al conductor a fin de garantizar que las capacidades del vehículo suplan en un determinado momento las deficiencias en la conducción o, en la oportunidad en la reacción ante eventos inesperados. Solo hasta el 2015 con la Resolución 3752 el Ministerio de Transporte obligó a la instalación de algunos dispositivos de seguridad en los vehículos automotores, a saber: Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), Bolsas de Aire Frontales, Sistemas de retención de cabeza, para vehículos que se importen, fabriquen, y/o ensamblen para ser comercializados en el país solo a partir del 2017.

A esta circunstancia hay que sumarle que en el país el 74% de los compradores, no atienden a criterios de seguridad en los vehículos cuando se va a adquirir uno. De igual manera, señala Fasecolda, que los accidentes de tránsito cuestan al menos un 1% del PIB del país<sup>5</sup>.

Es por esta circunstancia que se hace necesario incrementar las medidas de seguridad vial que se le deben exigir a los vehículos que se comercializan en el país, propuesta que está acorde con las medidas que se toman a nivel internacional, como lo ha definido el Parlamento Europeo y del Consejo el 27 de noviembre del 2019, con respecto a la inclusión de sistemas tecnológicos que monitoreen las condiciones del vehículo y del conductor e impidan la conducción bajo efectos del alcohol o alerten sobre la distracción o la presencia de fatiga en este<sup>6</sup>.

De igual manera el Plan Nacional de Seguridad Vial 2.022-2.031<sup>7</sup> define en el artículo 2 como un objetivo general, dentro del área de acción de vehículos seguros: "Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país", por lo cual este proyecto de ley no se encuentra desarticulado con los requerimientos de implementación de nueva tecnología en los vehículos, que contribuyan a hacer de este un sistema protector ante los errores que pueden cometer los conductores u otros actores viales.

<sup>5</sup> Fasecolda. Accidentes de tránsito, principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años. Sala de prensa. 14/02/2023

<sup>6</sup> Reglamento (UE) 2019/2144

<sup>7</sup> Decreto 1430 de 2022

**1. OBJETIVO**

Definir y establecer los requerimientos para la implementación de Sistemas de Monitoreo y Control para la Seguridad Vial en los vehículos automotores que permitan acceder a la información el comportamiento vial y las condiciones de operación de los vehículos para incrementar la seguridad vial y prevenir incidentes viales que potencialmente pueden desembocar en siniestros viales.

**2. JUSTIFICACIÓN**

**I. EL PROBLEMA DE LA INSEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA**

De acuerdo con las cifras reportadas por el INMLCF durante el año 2.022 fallecieron en eventos de transporte 8.301 personas<sup>8</sup>, de las cuales el 81,8% (6.793) eran hombres. La mayor cantidad de las personas fallecidas (2.244) estaban en un rango de edad entre los 20 y 29 años. Ellos representan el 27% del total de fallecidos cuyo impacto en la productividad y la cantidad de años perdidos es significativa.

Las cifras de medicina legal demuestran que con respecto al 2.021 la cantidad de fallecidos en eventos de transporte sufrió una variación del 13,6%, por cuanto en ese año fallecieron 7.307 personas; lo cual implica que en el 2.022 murieron 994 personas.

	Bicicleta	Med. agrícola	Med. industrial	Motocicleta	No aplica	Chasis fijo	Otro	Sociedad	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Fallecidos	4	11	8	795				9	192	253	99	1.271
San información												62
Ultrasonido de frenos	2	2		102	42	20		1	23	35	27	417
Ultrasonido de motor	2	13	2	174	498	138		64	199	399	203	4.907
Ultrasonido de ABS	2			9	22	4		3	7	1	4	38
Ultrasonido de 2 neumáticos	1		1	12	268	127		2	121	117	36	413
Ultrasonido 7 Cámaras		1		3	134	29		4	46	1	7	117
Ultrasonido 7 Pantallas				1	36	20		2	30	11	3	117
Total	11	26	3	1.044	1.320	1.373	78	420	1.418	511	1.408	8.022

Gráfico 2: Matriz de colisión 2.022<sup>9</sup>

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV, presenta una matriz de colisión, en la cual se puede observar la dinámica de la accidentalidad vial en el país. En esta es de resaltar el impacto negativo de los vehículos tipo motocicleta en la seguridad vial, los cuales representan el 59,8% del total de fallecidos en eventos

<sup>8</sup> La diferencia entre las cifras finales y las del análisis citadas en el boletín de medicina legal, se debe a que estas últimas son preliminares por cuanto se debe esperar 30 días luego de los accidentes a fin de constatar las cifras y verificar que no hubo más fallecidos como consecuencia directa de complicaciones debido a las lesiones sufridas, o algunas de las reportadas inicialmente se constató que fallecieron posteriormente por otro tipo de complejidades. Cifras preliminares del INMLCF consultadas en el Boletín Estadístico 2022.

<sup>9</sup> ONSV-ANSV: Datos

viales (ver Gráfico 2). A pesar de la incidencia de este tipo de vehículos en la accidentalidad, las estrategias de seguridad vial implementadas no han tenido un impacto positivo en la reducción de los accidentes en los que se ven involucrados los motociclistas.

Resaltamos que existe un porcentaje importante de accidentes que no se pueden catalogar dentro de la matriz debido a que no cumplen con la condición de ser una colisión, entre ellos el volcamiento, la caída de ocupante, la caída del vehículo a un precipicio, el incendio e inclusive el hundimiento. Estos casos representan un importante 13,9% de los accidentes, los cuales no se estudian a profundidad para conocer las causas que los produjeron.

**II. LA IMPUNIDAD ANTE EL COMPORTAMIENTO INSEGURO**

Al realizar un análisis de las cifras reportadas por el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT, se evidencia que para el periodo comprendido entre los años 2.017 y 2.020, la baja gestión en el cobro de las multas de tránsito tuvo como consecuencia que solo el 33% de las multas impuestas se hayan pagado. Durante ese periodo se impusieron en Colombia 15.584.061, los cuales muestran el comportamiento siguiente:

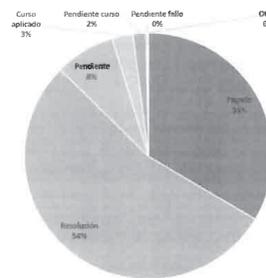


Gráfico 3. Comportamiento pago de multas entre el 2017 y 2020

<p>El sentido común reza que las multas hay que dejarlas prescribir y el estado se empeña en demostrar la validez de esta afirmación, ya que encontramos que el 8% de los comparendos se encuentran en estado pendiente, esto es, que la autoridad no ha adelantado ninguna gestión con respecto a esa infracción (solo en el año 2020 esta cifra de pendientes representa el 21,6% de los comparendos impuestos).</p> <p>Las cifras evidencian que a pesar de que más de la mitad de las infracciones tienen resolución de sanción, lo cual indica que el proceso de audiencia es medianamente eficaz, la capacidad de cobro coactivo no se armoniza con la gestión realizada por los inspectores de tránsito.</p> <p>La corrupción en el sistema y la baja gestión de las autoridades competentes, ocasionan que el pago de las multas de desvincule de las infracciones que las causaron, lo cual desfavorece la capacidad de persuasión que deber tener la infracción.</p> <p><b>III. LOS RIESGOS VIALES ASOCIADOS A LA CONDUCCIÓN</b></p> <p>Un punto importante en el análisis de la accidentalidad en el país, es el acceso a la información para definir las estrategias de intervención sobre el fenómeno. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, depende para sus análisis de la información reportada por el Instituto Colombiano de Medicina Legal y los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito, lo cual implica que siempre se está actuando sobre la mitigación de los accidentes en las condiciones y los espacios en que se ocasionaron.</p> <p>No hay en Colombia un mecanismo que permita recabar datos de incidentes de tránsito ni de las condiciones en que estos se estaban produciendo, de tal manera que esta información permita realizar análisis para la prevención de los accidentes y diferenciar los riesgos asociados a los mismos.</p> <p>De los riesgos viales que se describen a continuación de los únicos que se tiene información parcial, son al de exceso de velocidad o conducción en estado de embriaguez. Situación que complejiza la capacidad institucional para controlar los factores intervinientes en la accidentalidad vial, pero que de tener acceso a ellos, la eficacia de los planes de control y estratégicos para la seguridad vial se incrementaría de una manera considerable.</p> <p><b>i. DISTRACCIÓN:</b></p>	<p>Según un estudio realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el país los principales distractores para los conductores son el uso de dispositivos móviles (8,1%) y el portar objetos en las manos (11,7%), el cual excluye los cigarrillos, que se catalogan aparte y solo tienen una incidencia sobre la distracción del 0,9% y el consumo de alimentos y bebidas, que representan el 1,5%<sup>10</sup>.</p> <p>Cabe preguntarse, ¿qué otros objetos llevan en las manos los conductores que pueden ocasionar distracción?; pregunta que nos pone de presente que la conducción no solo se refiere a las de vehículos de cuatro ruedas, sino que incluye a los motociclistas y la escasa capacidad de carga asociada al vehículo, lo cual implica para aquellos que no utilizan el vehículo adaptado para el transporte de objetos, que estos se llevan en las manos.</p> <p><b>ii. VELOCIDAD:</b></p> <p>En el país se ha dispuesto que la velocidad máxima permitida en zonas urbanas es de 50 Km/h, a pesar de ellos la incidencia de este factor en la accidentalidad no presenta un punto de quiebre, manteniéndose esta condición como la principal causa asociada a los accidentes de tránsito.</p> <p>De acuerdo con el ONSV el promedio de velocidad nacional es de 31,8 Km/h, el cual es sobrepasado en un 27,6%<sup>11</sup>, lo cual nos indica que el problema de velocidad en Colombia no está ligado a la superación de los límites legales, sino a la conducción a velocidades inadecuadas<sup>12</sup>.</p> <p><b>iii. MANIOBRAS PELIGROSAS:</b></p> <p>Un significativo y preocupante 60,3% no se detiene ante una señal de pare, que sumados al 2,2% , que pasan los semáforos en rojo<sup>13</sup>, hacen del problema de irrespeto a la prelación vial uno de los problemas más significativos en la seguridad vial. Más aún, acciones como viajar en sentido contrario a la sentido legal de circulación (3,2%), adelantar en sitios prohibidos (3,2%) y realizar maniobras</p> <p><sup>10</sup> ANSV-ONSV Indicadores estratégicos de desempeño en seguridad vial.  <sup>11</sup> ANSV-ONSV Indicadores estratégicos de desempeño en seguridad vial.  <sup>12</sup> Entendemos por velocidad inadecuada aquella que sobrepasa la capacidad de reacción del conductor o cuando se maniobra un vehículo por encima de los límites de velocidad del tránsito circundante, o una combinación de ambas.  <sup>13</sup> Cabe hacer dos anotaciones al respecto: i) la norma estipula que ante una señal de pare, el vehículo debe detenerse completamente con el propósito de que el conductor pueda verificar el tráfico, las distancias y velocidades de los vehículos que se aproximan a la intersección, antes de iniciar la maniobra de cruce. ii) Con respecto al semáforo en rojo, el análisis de la Agencia no contempla el paso ante un semáforo en amarillo, acción que es categorizada como una infracción igual que el pasarse un semáforo en luz amarilla.</p>
<p>perigosas (11,0%) nos indican que no se está abordando de manera adecuada los factores asociados al comportamiento humano y que este tipo de acciones debe producir alertas inmediatas al conductor, lo cual implica la necesidad de tener dispositivos de monitoreo que contrasten la legalidad de la maniobra con respecto a la acción realizada por el conductor.</p> <p><b>iv. ALCOHOLEMIA:</b></p> <p>Durante el período comprendido entre el 2.017 y el 2.020 se impusieron en el país por conducir en estado de embriaguez 86.369 comparendos, que en términos de porcentaje con respecto a la cantidad de comparendos impuestos no tiene una significancia mayor: 0,4%, pero por su impacto sobre la integridad de las personas amerita un análisis que desmenuce las implicaciones de esta cifra.</p> <p>De acuerdo con un estudio realizado en España<sup>14</sup>, para el año 2.020, de 2911 pruebas de embriaguez realizadas, el 48,7% dieron positivo a alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos. El alcohol es la sustancia más consumida por los conductores fallecidos (597 conductores perdieron la vida y dieron positivo en embriaguez), seguido de la cocaína y el cannabis y, en tercer lugar, los psicofármacos. Algo más del 31% dio positivo en alcohol, el 20% a drogas de abuso y el 13,4% a psicofármacos. El 95% de los conductores que dieron positivos eran hombres.</p> <p>En Colombia, un estudio similar realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial tomando datos del año 2.019, en el cual se describe el problema de embriaguez en la conducción<sup>15</sup>, se concluye que cada 7 de 10 accidentes en el que se presumió el estado de embriaguez en el conductor, dejó por lo menos una víctima; y de cada 3 de 10 accidentes en esta misma condición se ocasionaron por lo menos daños materiales, razón por la cual se asume que el consumir alcohol y operar un vehículo es un tipo de conducta temeraria, mucho más agresiva por su probabilidad de generar lesiones, que otros tipos de conductas de riesgo vial.</p> <p>Analizado el estudio el impacto que tuvo el incremento en la severidad de la norma sobre conducción en estado de embriaguez: Ley 1696 del 2.013, la cual aumentó las sanciones para quienes son sorprendidos conduciendo bajo efectos del alcohol y que tiene por objetivo lograr cero tolerancia a esta conducta.</p> <p><sup>14</sup> Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. DGT 2.021  <sup>15</sup> La Embriaguez al conducir: descripción de una problemática vigente en Colombia. ONSV-ANSV 2.020</p>	<p>En las conclusiones del estudio se asume la necesidad de implementar medidas de control con un mayor nivel de rigurosidad y efectividad para el control de este riesgo. Por lo tanto observa el estudio:</p> <p><i>“controlar la conducción temeraria es un tema de primer orden en muchos países europeos, sin importar el tipo de comportamiento de riesgo que la origine. En Colombia, específicamente frente a la alcoholemia se han implementado medidas, que, de entrada, tienen oportunidades de mejora subsanables, adaptando las políticas que en otras latitudes han sido un caso de éxito. Es preciso entonces evaluar que podría ser lo más idóneo en nuestro contexto vial, para lograr mejores resultados.”</i></p> <p>Entre los años 2019, 2020 y lo que va corrido del 2021, las autoridades de tránsito han impuesto 32.671 comparendos por esta infracción, de los cuales, solamente 220 infractores han pagado la correspondiente multa. A pesar de que se presume que hay un subregistro importante con respecto a la imposición de las infracciones por alcoholemia, la otra realidad es que el valor de las mismas se hace impagable para muchos usuarios; de acuerdo al valor de las multas estipuladas en el Código Nacional de Tránsito, la menos costosa de las infracciones por alcoholemia es de \$ 3.480.030, lo cual representa para un trabajador que gana un salario mínimo, el tener que sacrificar tres meses de salario para cubrir esta infracción o el pago del 60% del valor de la moto más vendida en el país<sup>16</sup></p> <p>La Unión Europea reglamentó en el 2019 a través del Reglamento (UE) 2019/2144, la obligatoriedad del alcoholímetro anti arranque, el cual debe ser exigido en todos los vehículos nuevos a partir del 5 de julio de 2022.</p> <p><b>v. FATIGA AL CONDUCIR:</b></p> <p>Consideramos la fatiga como la pérdida del estado de vigilia ocasionada por conducir durante varias horas sin descanso o por malos hábitos de sueño o por el hambre o por comer en exceso, lo que aumenta el riesgo de sufrir o causar accidentes de tránsito.</p> <p>Al estar en un estado de fatiga, los conductores tiene dificultad para concentrarse y pensar con claridad porque el cuerpo experimenta cansancio y puede ocasionar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Microsueño, que es un periodo de sueño corto (entre 2 y 5 segundos).</li> <li>• Incremento de los tiempos de reacción ante un peligro.</li> </ul> <p><sup>16</sup> La Bajaj Boxer CT 100 tiene un valor de \$6.350.000</p>

- Reacciones exagerada a sonidos repentinos, lo que ocasiona reacciones bruscas.
- Dificultad para mantener el vehículo en el curso de la carretera
- Manejo descontrolado e inconsciente de la velocidad.

**IV. LA TELEMETRÍA COMO UN FACTOR DE ACCESO A DATOS CONFIABLES Y OPORTUNOS**

La Unión Europea, a partir del 2.022 exige la instalación en los vehículos de registradores de datos, una especie de "caja negra" como la que existen en los aviones para obtener información valiosa en caso de accidente y determinar si el conductor manejaba de forma imprudente o si el vehículo registró algún fallo.

La medida en Europa, en comparación con Estados Unidos, se ha tardado en adaptarse debido a desacuerdos sobre la protección de datos, situación que se superó haciendo anónima la información del conductor, de tal manera que solo se puede utilizar para realizar análisis de seguridad vial y evaluar la eficacia de medidas concretas que se hayan adoptado.

A diferencia de la Unión Europea, en Estados Unidos, cerca del 99,5% de los vehículos nuevos circulan con una de estas cajas, oficialmente denominada "registrador de datos de incidencias" estas no se han adoptado a través de una norma específica, sino por un acuerdo de voluntades entre los fabricantes y ensambladores de vehículos<sup>17</sup>.

Ahora bien, en el mercado existen tecnologías de telemetría, que no requieren la instalación física de este tipo de cajas negras, las cuales por su posición (se encuentran debajo del asiento del conductor), son susceptibles de manipulación a de daños críticos que puedan hacer perder la información. Los sistemas de telemetría permiten obtener la misma información y mucha más adicional a través de un monitoreo de la operación del vehículo a través de un sistema GPS.

Esta tecnología que permite monitorear los vehículos a distancia, recabar datos sobre su estado, posición y desempeño. Tiene la capacidad de forma remota, de generar alertas sobre problemas mecánicos y las condiciones de conducción, debido a que se puede incluir dentro de los sistemas un circuito de vigilancia de audio y video en la cabina del automotor.

<sup>17</sup> BBC News Mundo: Cómo funcionan las cajas negras que llevan casi todos los autos en EE.UU. (y que ahora son obligatorias en Europa). Junio 2.022.

El monitoreo realizado de manera permanente al vehículo, garantizar la seguridad de la tripulación, del vehículo y de la carga.

**V. REGLAMENTACIÓN EUROPEA SOBRE SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL INSTALADOS EN VEHÍCULOS**

Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, determinó que a partir del 5 de junio del 2.022, todos los vehículos nuevos deben estar equipados con las siguientes sistemas avanzados de seguridad vial:

- Asistente de velocidad inteligente.
- Interfaz para la instalación de alcoholímetros anti arranque (de acuerdo a las disposiciones de la norma EN 50436:2016).
- Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor.
- Sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor
- Registrador de datos de incidencias.

**VI. A MANERA DE CONCLUSIÓN SOBRE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL**

De acuerdo con el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, se debe tener normas que eviten o mitiguen explícitamente los posibles riesgos para la seguridad vial y exijan un desempeño mínimo en materia de seguridad, propuesta que se articula con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial con respecto al mejoramiento de las condiciones de seguridad de los vehículos acordes con la norma del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos – WP.29

Un poco más allá de las disposiciones sobre la seguridad activa y pasiva de los vehículos, el plan nacional en el objetivo específico 1.1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, define como una acción a ejecutar: "Generar condiciones para la incorporación de Event Data Recorder (EDR) en vehículos particulares" (acción 1.1.13). A renglón seguido propone el plan "Definir los requisitos técnicos para mejorar la gestión de velocidad desde los vehículos" (acción 1.1.14). Sin embargo, el plan específica que estas acciones se adoptarían en el 2.026 la primera y en el 2.029 la segunda, siendo un lapso demasiado lejano para la implementación de tecnología que existe disponible ya en el mercado y a la cual se puede acceder de manera inmediata, necesitando tan solo de la reglamentación que se propone en la siguiente ley.

El desempeño de un actor vial solo es posible verificarlo en la ejecución de la labor de conducir, razón por la cual el monitoreo permanente de su comportamiento vial y de las condiciones en que opera el vehículo es la manera de poder acceder a información real que dé cuenta de acciones como la distracción, la fatiga, las maniobras peligrosas, la conducción en estado de embriaguez, la velocidad inadecuada.

Los sistemas de monitoreo dan cuenta también de parámetros como la velocidad del vehículo, las acciones de frenado, la posición e inclinación del vehículo sobre la carretera, el estado de los sistemas de la seguridad pasiva, entre otra información que aunada al comportamiento vial describen un panorama real de la inseguridad vial, sobre el cual se puede intervenir de manera más efectiva.

Ahora bien, el mayor reto que se vislumbra en la utilización de Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción – ADAS y el avance de estos hacia un nivel 5: automatización total, es que esta tecnología se considera para vehículos tipo automóvil y no se habla de su instalación en vehículos tipo motocicleta.

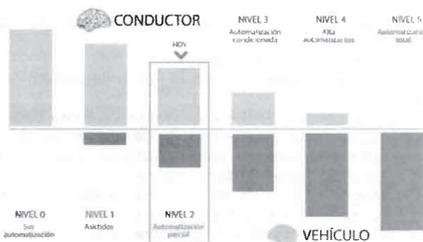


Gráfico 4: Niveles de Automatización<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Gráfico tomado del artículo Seguridad Vial en vehículos altamente automatizados. Revista técnica de Centro Zaragoza. 2023

Un problema importante para países que como el nuestro, en el cual el parque automotor de motocicletas es de 11.050.899 vehículos, representando el 61% del total del parque<sup>19</sup>, es que no hay medidas suficientes para garantizar que el mismo vehículo puede lograr los niveles de automatización de los automóviles, situación que implica que no se puede garantizar que la presencia de estos sistemas puedan tomar el control de los vehículos reduciendo a cero el error humano, como se espera que suceda con los otros tipos de vehículos.

**3. MARCO NORMATIVO Y COMPETENCIA DEL CONGRESO**

La presente iniciativa legislativa nace desde las competencias y facultades constitucionales otorgadas al Congreso de la República en los artículos 114, 150, 154, 155 y 156 de la Carta Magna, 140 a 143 de la ley 5ta de 1992, el numeral 1 del artículo del artículo 140 de la ley 5ta de 1992, fue adicionado por la Ley 974 de 2005, (Ley de Bancadas), estableciéndose en dicha Ley, el trámite que deben tener las iniciativas presentadas de esta manera, a través de estas normas se reglamentan las funciones legislativas y se faculta al congreso para presentar proyectos de ley dentro de los siguientes términos:

"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".

(...)  
"Artículo 150. corresponde al congreso hacer las leyes. por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todas las ramas de la legislación y reformar sus disposiciones.
3. Aprobar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.
4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias. y demás numeralas que establecen el procedimiento a seguir para tramitar, aprobar y sancionar las leyes.

<sup>19</sup> El total de vehículos registrados hasta febrero del 2023 es de 18.227.828 vehículos, siendo los diferentes a motocicletas el 38%, es decir 6.978.694.

"Artículo 154. Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

No obstante, sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y e, del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales. Las Cámaras podrán introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Gobierno.

Los proyectos de ley relativos a los tributos iniciarán su trámite en la Cámara de Representantes y los que se refieran a relaciones internacionales, en el Senado.

**4. IMPACTO DEL PROYECTO DE LEY**

Para el 2022, el parque automotor asegurado era de 9.353.045, de los cuales el 45% corresponde a motos, que son los vehículos con la más alta siniestralidad del ramo. Por lo tanto, cualquier medida preventiva y no disuasiva, favorecerá ampliamente la seguridad vial, sobre todo si esta tecnología tiene la capacidad de realizar alertas al conductor en tiempo real.

Las medidas que se han tomado para incrementar el nivel de automatización en el país, están lejos de superar aun el nivel de automóviles asistidos, lo cual nos lleva a tener que considerar que debemos asumir aún el control del error humano como un factor desencadenante de la inseguridad vial.

De acuerdo con una investigación citada por CESVI Colombia, el 40% de accidentes de tráfico se debe a alguna distracción del conductor, lo cual implica que se podría lograr una reducción significativa de la accidentalidad si los vehículos estuvieran dotados de elementos que alertan al conductor, mantienen su atención sobre las condiciones del tráfico y sobre todo ayudan a controlar la velocidad.

Según las cifras reportadas por FASECOLDA<sup>20</sup>, durante el año más de 2 billones de pesos (2.022.429.493.154.000) es la cifra de primas pagadas por concepto de accidentes cubiertos por el SOAT durante el año 2.022. Uno de los ramos con mayor incremento en pagos por reclamaciones es el SOAT (102%), el cual

<sup>20</sup> Revista de la Federación de Aseguradores Colombianos – FASECOLDA 2023

sigue afectado por la alta siniestralidad en las motos y por la evasión y fraudes en el cobro de las atenciones médico-asistenciales<sup>21</sup>, y automóviles (73%), debido al mayor costo en los repuestos, por la escasez y la inflación mundial.

Sin embargo, no se puede estimar los costos de la accidentalidad solo con el pago de las primas del SOAT. FASECOLDA, en un estudio realizado en el 2.017, demuestra que al sumar las cifras asociadas a la accidentalidad esta cifra, para ese año, fácilmente puede superar los 6 billones de pesos:

SOAT Subcuenta ECAT	1.500.000.000.000
ARL	147.000.000.000
Incapacidades	82.000.000.000
Sistema General de Pensiones	499.000.000.000
Sistema de Aseguramiento Social	2.300.000.000.000
Pensión de invalidez	1.800.000.000.000
	6.328.000.000.000

Si como lo afirma el estudio citado por CESVI Colombia, el 40% de los accidentes tienen su causa en la distracción, y se logra con la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial, esa misma reducción, se le ahorraría al país más de 2,5 billones de pesos (2.531.200.000.000) anuales por costos directos y asociados a la accidentalidad vial.

**5. BIBLIOGRAFÍA**

<sup>21</sup> El artículo 143 de la Ley 1438 de 2011, establece que, como prueba del accidente de tránsito ante la aseguradora del SOAT, será suficiente la declaración del médico de urgencias sobre este hecho. Esta disposición ha permitido que se desvirtúe la finalidad del SOAT y que por la póliza se terminen pagando todo tipo de urgencias, inclusive maternas. Para ejemplificar el problema: para el año 2017 FASECOLDA reporta 770.000 víctimas no fatales en accidentes de tránsito. Para el mismo período, el INMLCF reporta solo 45.252 víctimas no fatales en accidentes de tránsito.

- Indicadores estratégicos de desempeño en seguridad vial. Estudio observacional realizado bajo el contrato No. 252 de 2021. ANSV-ONSV .2023. Consultado en: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/indicadores-estrategicos-de-desempeno-en-seguridad-vial>
- PLAN MUNDIAL Decenio de Acción para la Seguridad Vial, Organización Mundial de la Salud. 2023. Consultado en [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true)
- Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Dirección General de Tráfico. Revista Tráfico y Seguridad Vial. España 2021. Consultado en [https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2021/07JULIO/0714\\_memoria-toxicologia-2020.shtml](https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2021/07JULIO/0714_memoria-toxicologia-2020.shtml)
- La Embriaguez al conducir: descripción de una problemática vigente en Colombia. ONSV-ANSV. 2.020. Consultado en [https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-07/Estudio\\_embriaguez\\_al\\_conducir\\_2020.pdf](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-07/Estudio_embriaguez_al_conducir_2020.pdf)
- Resultados de la Industria a diciembre de 2022. Revista FASECOLDA. 2023. Consultado en [https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/issue/view/47/fasecolda\\_189](https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/issue/view/47/fasecolda_189)
- Los sistemas ADAS si reducen la accidentalidad. CESVI Colombia 2017. Consultado en <https://www.cesvicolombia.com/los-sistemas-adas-si-reducen-la-accidentalidad/>

Cordialmente,



**JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO**  
 Autor  
 Representante a la Cámara  
 Departamento de Cundinamarca

**TEXTO PROPUESTO PARA PROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_\_ DE 2023**

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AVANZADOS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES"**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

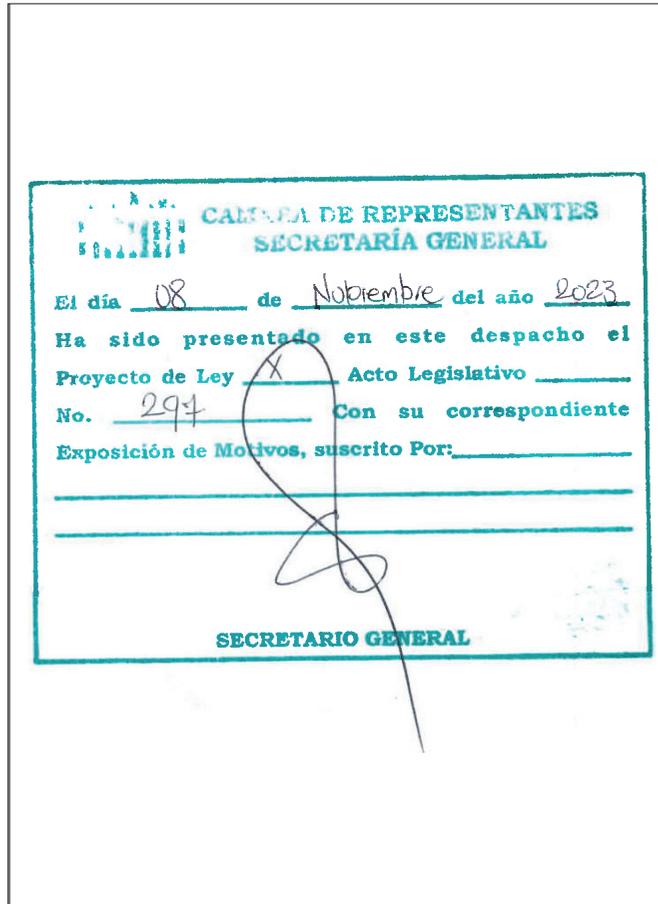
**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1. OBJETO:** La presente Ley tiene por objeto establecer e implementar sistemas avanzados de monitoreo vehicular y control en seguridad vial.

**ARTÍCULO 2. DEFINICIONES:** Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. **SISTEMAS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL:** Es el conjunto de dispositivos y disposiciones que permiten adquirir y acceder a la información sobre el comportamiento vial del conductor y los parámetros de operación de un vehículo, necesarios para analizar incidentes viales y prevenir eventos adversos en el transporte.
2. **ASISTENTE DE VELOCIDAD INTELIGENTE:** Sistema que ayuda al conductor a mantener la velocidad adecuada al entorno de la vía, proporcionándole información específica y adecuada sobre los límites legales y la presencia de riesgos en determinados tramos.
3. **INCIDENTE VIAL:** Es un suceso repentino no deseado que ocurre por las mismas causas que se presentan los accidentes, que tiene la potencialidad de desencadenar lesiones en las personas, daños a la propiedad, o al ambiente. Se presenta como una alerta que llama la atención sobre la necesidad de atender las causas que lo ocasionan, antes de que se convierta en un accidente.
4. **INTERFAZ PARA LA INSTALACIÓN DE ALCOTEST:** Interfaz normalizada que facilita la instalación de sistemas de alcotest como accesorio en los vehículos de motor y que evite el arranque de los mismos ante la evidencia

<p>de un nivel mínimo de alcohol en el aire espirado por el conductor. Esta debe permitir la realización de pruebas aleatorias durante un tiempo predeterminado.</p> <p>5. <b>SISTEMA DE ADVERTENCIA DE SOMNOLENCIA Y PÉRDIDA DE ATENCIÓN DEL CONDUCTOR:</b> Sistema que evalúa el estado de alerta del conductor a través del monitoreo de este o a partir del análisis de los sistemas del vehículo, debe permitir alertar al conductor en caso necesario.</p> <p>6. <b>SISTEMA AVANZADO DE ADVERTENCIA DE DISTRACCIONES DEL CONDUCTOR:</b> Sistema que ayuda al conductor a mantener la atención en la situación del tráfico, alertando sobre situaciones que se desvían de la conducción normal y con la capacidad de alertarlo cuando se distrae.</p> <p>7. <b>REGISTRADOR DE DATOS DE INCIDENCIAS:</b> Sistema que tiene como único propósito registrar y almacenar información y parámetros críticos relacionados con una colisión, desde 30 segundos antes de producirse, en el transcurso de la misma e inmediatamente después de ésta (hasta 60 segundos).</p> <p>8. <b>DATOS ANONIMIZADOS:</b> Son aquellos registros de información recolectados por los sistemas de monitoreo vehicular a los que se les ha aplicado un proceso de ofuscación y eliminación irreversible de cualquier tipo de dato persona o identificativo que pueda asociarlos a un conductor, propietario de vehículo o empresa determinada.</p> <p><b>ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.</b> Las presentes disposiciones rigen en todo el territorio nacional y serán de obligatorio cumplimiento para los siguientes vehículos:</p> <p>1. Los vehículos destinados al transporte de personas que tengan además del asiento del conductor más de ocho (8) plazas, deberán ser equipados con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</li> <li>B. Asistente de velocidad inteligente;</li> <li>C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros anti arranque;</li> <li>D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;</li> <li>E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</li> </ul>	<p>2. Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso inferior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</li> <li>B. Asistente de velocidad inteligente;</li> <li>C. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</li> </ul> <p>3. Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso igual o superior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</li> <li>B. Asistente de velocidad inteligente;</li> <li>C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros anti arranque;</li> <li>D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;</li> <li>E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</li> </ul> <p><b>PARÁGRAFO:</b> Los Sistemas de Monitoreo y Control para la Seguridad Vial deben generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. PROHIBICIÓN DE MATRÍCULA O DE TRASPASO.</b> A partir de la promulgación de la presente ley y pasados tres (3) años de su entrada en vigencia, no podrán matricularse o comercializarse, vehículos automotores que no dispongan de los sistemas avanzados de control para la seguridad vial descritos en la presente norma.</p> <p><b>ARTÍCULO 5. ACCESO A LOS DATOS.</b> El acceso y uso de los datos registrados se realizará únicamente sobre datos anonimizados, excepto para las autoridades competentes en el marco de investigaciones por incidentes y siniestros viales. Los receptores autorizados de los datos deberán implementar medidas de seguridad, controles de acceso y auditorías para garantizar la confidencialidad, integridad y trazabilidad en el uso de los datos.</p> <p>Se permite el uso de la información registrada a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Los Observatorios de Seguridad Vial y los Laboratorios de investigación sobre comportamiento vial podrán acceder a la información de manera anonimizada, esto es sin poder acceder a la información que permita el reconocimiento de la identidad del conductor o del registro del vehículo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>B. Los Organismos de Tránsito podrán acceder a la información del comportamiento de los conductores y las condiciones técnicas de los vehículos involucrados en un incidente o un accidente vial como apoyo a la investigación criminalística de los accidentes de tránsito.</li> <li>C. Las compañías de seguro podrán utilizar la información únicamente como soporte para el pago de reclamaciones por siniestros viales.</li> <li>D. Las empresas que cuentan con flotas propias o tercerizadas o empleen los vehículos de sus empleados para la misionalidad de la misma, podrán utilizar la información de estos vehículos para el diseño o ajuste de sus Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</li> </ul> <p><b>ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, en un plazo no superior a un (1) año de la entrada en vigencia de la presente ley deberá reglamentar los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Los Reglamentos Técnicos de los dispositivos que componen el Sistema avanzado de monitoreo y control para la seguridad vial a fin de garantizar la certificación de conformidad de los mismos.</li> <li>B. Los requisitos que deberán cumplir las empresas que certificarán dichos dispositivos.</li> <li>C. La aplicación gradual de la presente norma teniendo en cuenta la fecha límite de entrada en vigencia de la misma y la necesidad de incrementar el control operacional de los vehículos de servicio público y los que presentan una mayor accidentalidad.</li> <li>D. Los incentivos en el pago de impuestos y de los seguros obligatorios que obtendrán los propietarios y las empresas derivada del análisis de la información reportada por los dispositivos con respecto al buen comportamiento en cuanto al respeto de las normas y la seguridad vial.</li> </ul> <p><b>ARTÍCULO 7. FINANCIACIÓN.</b> Autorícese al Gobierno Nacional para que disponga de las partidas presupuestales necesarias para subsidiar a las entidades territoriales en la instalación de observatorios territoriales y laboratorios de investigación sobre comportamiento vial, así como para la adquisición de la data requerida para su operación.</p>	<p><b>ARTÍCULO 8. HOMOLOGACIÓN.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, con base en el reglamento técnico que expida, ajustará las normas concernientes a la homologación para los vehículos importados, ensamblados y/o producidos en el país.</p> <p><b>ARTÍCULO 9. REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, con base en el reglamento técnico que expida, deberá ajustar los criterios y pruebas establecidas en las normas técnicas colombianas para la revisión técnico mecánica de estos dispositivos realizada en los Centros de Diagnóstico Automotor.</p> <p><b>ARTÍCULO 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.</b> La fecha límite para que el parque automotor mencionado en el artículo 3º del mencionado proyecto, cuente con los dispositivos que comprenden el sistema avanzado de monitoreo y control es hasta tres (3) años luego de la promulgación de la presente ley.</p> <p>La presente ley empezará a regir a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO</b>              Autor              Representante a la Cámara              Departamento de Cundinamarca</p> </div>



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 314 DE 2023 CÁMARA**

*por medio de la cual se dictan disposiciones para reducir los volúmenes de residuos eléctricos y electrónicos en Colombia.*

<p>Bogotá D.C, noviembre de 2023</p> <p>Doctor <b>JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA</b> Secretario General Cámara de Representantes Ciudad</p> <p><b>Ref.: Radicación Proyecto de Ley "POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA REDUCIR LOS VOLUMENES DE RESIDUOS ELECTRICOS Y ELECTRONICOS EN COLOMBIA"</b></p> <p>Apreciado Secretario:</p> <p>Atendiendo a lo estipulado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley <b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA REDUCIR LOS VOLUMENES DE RESIDUOS ELECTRICOS Y ELECTRONICOS EN COLOMBIA"</b>. El Proyecto de Ley cumple las disposiciones correspondientes a la iniciativa legislativa y demás consagradas en la Constitución y la citada ley.</p> <p>Agradecemos surtir el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Cordialmente,</p> <p><i>Milene Jarava Díaz</i> <b>MILENE JARAVA DIAZ</b> Representante a la Cámara</p>	<p><b>PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2023</b></p> <p><b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA REDUCIR LOS VOLUMENES DE RESIDUOS ELECTRICOS Y ELECTRONICOS EN COLOMBIA"</b></p> <p><b>"EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</b></p> <p><b>DECRETA"</b></p> <p><b>Artículo Primero. Cargador Universal.</b> A partir del año 2027 y con el objeto de reducir los volúmenes de residuos procedentes de aparatos eléctricos y electrónicos de consumo, solo se permitirá en el territorio nacional la fabricación y comercialización de dispositivos móviles de información y telecomunicaciones equipados con puerto de carga común USB tipo C.</p> <p>Así mismo, todo comercializador deberá garantizar opciones de venta de dispositivos móviles de información y telecomunicaciones con accesorios de carga y sin accesorios de carga.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El gobierno nacional contará con un plazo de 12 meses a partir de la sanción y publicación de la presente ley para reglamentar lo dispuesto en el presente artículo.</p> <p>La reglamentación de la que trata el inciso anterior, deberá establecer lineamientos que promuevan el uso de tecnologías de carga ambientalmente sostenibles.</p> <p><b>Artículo Segundo. Vigencia y Derogatoria.</b> La presente Ley entrará en vigencia el 01 de enero del año 2027.</p> <p>Cordialmente,</p> <p><i>Milene Jarava Díaz</i> <b>MILENE JARAVA DIAZ</b> H. Representante A La Cámara</p>
--	---

<p style="text-align: center;"><b>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA REDUCIR LOS VOLUMENES DE RESIDUOS ELÉCTRICOS Y ELECTRÓNICOS EN COLOMBIA”</b></p> <p><b>1. INICIATIVAS LEGISLATIVAS.</b></p> <p>El artículo 150° de la Constitución Política establece:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“Corresponde al Congreso hacer las leyes (...).”</i></p> <p>Así mismo, el mismo texto constitucional consagra en su artículo 154° lo que sigue:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras <u>a propuesta de sus respectivos miembros</u>, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...).”</i> (Subrayado fuera de texto).</p> <p>En el desarrollo legal, la Ley 5ta de 1992 estableció en su artículo 140°, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>Pueden presentar proyectos de ley:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.</li> <li>2. El Gobierno Nacional, a través de los Ministros del Despacho.</li> <li>3. La Corte Constitucional.</li> <li>4. El Consejo Superior de la Judicatura.</li> <li>5. La Corte Suprema de Justicia.</li> <li>6. El Consejo de Estado.</li> <li>7. El Consejo Nacional Electoral.</li> <li>8. El Procurador General de la Nación.</li> <li>9. El Contralor General de la República.</li> <li>10. El Fiscal General de la Nación.</li> <li>11. El Defensor del Pueblo.</li> </ol> <p style="padding-left: 40px;"><i>(Subrayado fuera de texto).</i></p>	<p><b>2. ANTECEDENTES</b></p> <p><b>2.1. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES</b></p> <p><b>El artículo 02</b> de la Constitución Política establece que <i>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.</i></p> <p>De igual forma el mismo artículo constitucional establece que <i>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.</i></p> <p><b>El artículo 08</b> de nuestra Carta Magna contempla que <i>es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.</i></p> <p><b>El artículo 79</b> de la Constitución Política dicta de que <i>todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.</i></p> <p>Asimismo, el mencionado artículo consagra que <i>es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.</i></p> <p><b>El inciso dos (2) del artículo 80</b> de la Constitución Política establece que <i>es deber del estado prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados</i></p> <p><b>El numeral 8 del artículo 95</b> de la Constitución Política de Colombia dicta que <i>es un deber de la persona y del ciudadano proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.</i></p> <p><b>2.2. FUNDAMENTOS LEGALES</b></p> <p><b>El numeral 2 del artículo 1 de la ley 99 de 1993</b> más conocida como Ley General Ambiental de Colombia, establece como principio general de la política ambiental colombiana la protección prioritaria de la biodiversidad del país.</p>
<p>El numeral 10 del mismo artículo estipula que la protección y recuperación ambiental del país es una tarea conjunta y coordinada entre el estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado.</p> <p>El artículo 03 de la mencionada ley define el desarrollo sostenible como <i>“el desarrollo que conduce que conduce al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades”</i></p> <p>El congreso de la republica a través de la <b>ley 1672 de 2013</b> estableció los lineamientos para la adopción de una política pública de gestión integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE).</p> <p>El artículo 4 de la ley 1672 de 2013 definió como residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), <i>“los aparatos eléctricos o electrónicos en el momento en que se desechan o descartan. Este término comprende todos aquellos componentes, consumibles y subconjuntos que forman parte del producto en el momento en que se desecha, salvo que individualmente sean considerados peligrosos, caso en el cual recibirán el tratamiento previsto para tales residuos”.</i></p> <p>El artículo 6 de la ley 1672 estableció como obligación del Gobierno Nacional garantizar un medio ambiente saludable.</p> <p>Asimismo, el mencionado artículo estipulo como obligación del Gobierno Nacional <i>“Ordenar a los productores a establecer de manera directa (o a través de terceros que actúen en su nombre) sistemas de recolección y gestión ambientalmente segura de los residuos generados por sus productos una vez estos han finalizado su vida útil”.</i></p> <p>Más adelante en el numeral 2 de la misma ley, el legislador designó como responsabilidad de los productores de aparatos eléctricos y electrónicos <i>“establecer, directamente o a través de terceros que actúen en su nombre, un sistema de recolección y gestión ambientalmente segura de los residuos de los productos puestos por él en el mercado”</i></p> <p>El literal g) del numeral 2 del artículo 6 estableció como responsabilidad de los productores de aparatos eléctricos y electrónicos <i>“disminuir el impacto ambiental de sus productos mediante estrategias de reducción y sustitución de presencia de sustancias o materiales peligrosos en sus productos”</i></p>	<p>El literal c) del numeral 04 del mismo artículo definió como responsabilidad de todo usuario o consumidor de aparatos eléctrico o electrónico, <i>“Reconocer y respetar el derecho de todos los ciudadanos a un ambiente saludable”.</i></p> <p>El artículo 07 de la ley 1672 de 2013, estipuló como objetivo de la Política Nacional de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) <b><u>“Minimizar la producción de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE).”</u></b></p> <p>El artículo 08 de la misma ley ordenó que <i>“Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con el apoyo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de la Protección Social, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Minas y Energía, formulara una política pública de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE)”</i></p> <p>Atendiendo la disposición anteriormente mencionada el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Medio Ambiente formuló la política pública Nacional de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.</p> <p>El artículo 19 de la ley 1672 de 2013, prohibió <i>“la disposición de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) en rellenos sanitarios”.</i></p> <p><b>El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un nuevo país</b> determinó que en Colombia se reglamentará e implementará la ley de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE).</p> <p>El artículo 6° de la ley 1480 de 2011 consagra que todo productor debe asegurar la idoneidad y seguridad de los bienes y servicios que ofrezca o ponga en el mercado, así como la calidad ofrecida.</p> <p><b>El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”</b>, creó el Programa Basura Cero, en cabeza del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, el cual articulará las instancias de Gobierno nacional, las entidades territoriales, las empresas de servicios públicos y la sociedad civil; para avanzar en la eliminación del enterramiento hacia la implementación de parques tecnológicos y ambientales, de tratamiento y valorización de residuos, promoción del desarrollo tecnológico, conservación del ambiente y mitigación del cambio climático.</p> <p><b>3. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA</b></p> <p>Como antecedente del presente proyecto de ley es importante mencionar que la intención de establecer un cargador universal para los aparatos eléctricos</p>

y electrónicos de consumo, con el objeto de reducir los altos volúmenes de residuos tecnológicos fue presentada en un artículo del proyecto de ley 307 de 2021 **“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROTEGER AL CONSUMIDOR DE LOS EFECTOS DE LA OBSOLESCENCIA PROGRAMADA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”** de autoría de los representantes a la cámara **Milene Jarava Díaz**, Mónica Liliana Valencia Montaña, Harold Augusto Valencia Infante, el cual surtió un debate positivo en la comisión sexta de la cámara de representantes y se alcanzó a agendar para segundo debate en la plenaria de la cámara en la legislatura 2022-2023.

Sin embargo, al no surtir todos sus debates dentro de los tiempos establecidos en la ley 5 de 1992, la misma fue archivada.

**4. SITUACIÓN ACTUAL MUNDIAL**

En los últimos años la comunidad mundial ha vivido un acelerado crecimiento de los avances tecnológicos, sobre todo en lo que respecta a los aparatos eléctricos y electrónicos de consumo masivo, los cuales son reemplazados con alta periodicidad debido al desbordado deseo de consumir y a los cada vez más evidentes efectos de la obsolescencia programada, ocasionando en ambos casos altos volúmenes de residuos tecnológicos que en su gran mayoría van a parar a mares y ríos, generando un alto y negativo impacto en el medio ambiente.

La denominada basura eléctrica y electrónica, incluye todos los dispositivos provistos de baterías, cables eléctricos o circuitos impresos que ya no usamos y de los que pretendemos deshacernos. Solamente entre 2007 y 2012 se desecharon más de mil millones de computadoras en el mundo, y posiblemente el número de teléfonos celulares, tabletas y otros *gadgets* electrónicos que siguieron el mismo camino sea mayor.<sup>1</sup>

Un estudio del programa para el medio ambiente de las naciones unidas dio a conocer que en todo el mundo se generan alrededor de 50 millones de toneladas de desechos eléctricos y electrónicos al año, de los cuales el 80% no es reciclado, ni cuenta con una adecuada disposición final, y es aún más preocupante las proyecciones realizadas por un informe del Global E-Waste Monitor 2020, de la Universidad de Naciones Unidas, el cual presenta que los desperdicios aumentarán a 74,7 millones de toneladas y 9 kg per cápita para 2030.

Factor que representa un gran problema, toda vez que este tipo de residuos son altamente contaminantes debido a que en su *interior albergan una serie*

<sup>1</sup> Gabriela A. Vázquez Rodríguez  
Profesora investigadora del Centro de Investigaciones Químicas Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo  
gvazquez@uaeh.edu.mx

*de materiales que en muchas ocasiones van a parar a los lugares más insospechados, en los residuos electrónicos encontramos materiales peligrosos como metales pesados: mercurio, plomo, cadmio, plomo, cromo, arsénico o antimonio, los cuales son susceptibles de causar diversos daños para la salud y en el medio ambiente. En especial, el mercurio produce daños al cerebro y el sistema nervioso, el plomo potencia el deterioro intelectual, ya que tiene efectos perjudiciales en el cerebro y todo el sistema circulatorio; el cadmio, puede producir alteraciones en la reproducción e incluso llegar a provocar infertilidad; y el cromo, está altamente relacionado con afecciones en los huesos y los riñones. Por poner algunos ejemplos, un solo tubo de luz fluorescente puede contaminar 16.000 litros de agua; una batería de níquel-cadmio de las empleadas en telefonía móvil, 50.000 litros de agua; mientras que un televisor puede contaminar hasta 80.000 litros de agua.<sup>2</sup>*

Sin embargo, como ya se ha dicho el único impacto no es al medio ambiente, estos residuos afectan directa e indirectamente la salud del ser humano, al punto de convertirse en un problema de salud pública, en el año 2021 la Organización Mundial para la Salud- OMS- en un comunicado de prensa expreso la necesidad de adoptar medidas que permitieran de forma urgente proteger a millones de niños, adolescentes y mujeres embarazadas del irresponsable reciclaje de desechos tecnológicos.

Según cifras de la misma organización, se calcula que en todo el mundo existen más de 12 millones de mujeres y 18 millones de niños que trabajan en el reciclaje informal de residuos electrónicos poniendo en riesgo su salud al estar expuestos a diferentes tipos de materiales y químicos. Pero no solo se ven afectados los que trabajan en el reciclaje informal, sino también los niños que asisten a colegios o a parques cercanos a los lugares donde se almacenan estos residuos.

*Se ha demostrado que la exposición al plomo durante el reciclaje de desechos electrónicos da lugar a unas puntuaciones significativamente más bajas en las evaluaciones neuroconductuales de los recién nacidos, un aumento de las tasas de trastorno por déficit de atención/hiperactividad, problemas de comportamiento, cambios en el estado de ánimo en los niños, dificultades de integración sensitiva y menores puntuaciones en las evaluaciones cognitivas y lingüísticas.*

*Los desechos electrónicos también pueden empeorar la función pulmonar y la respiración, dañar el ADN, afectar a la función tiroidea y aumentar el riesgo*

<sup>2</sup> [https://www.nationalgeographic.com.es/mundo-ng/peligros-basura-electronica\\_13239](https://www.nationalgeographic.com.es/mundo-ng/peligros-basura-electronica_13239)

*de padecer ciertas enfermedades crónicas en etapas posteriores de la vida, como el cáncer y las cardiopatías<sup>3</sup>*

La doctora **Marie-Noël Brune Drisse**, autora principal del informe de la OMS, dio a conocer que un niño que ingiera un solo huevo de gallina procedente de Agbogboshie, un vertedero situado en Ghana, consumirá 220 veces la ingesta diaria tolerable de dioxinas cloradas establecida por la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria.

Por tal razón la organización mundial ha determinado que, si los países no toman medidas con prontitud, estos efectos tendrán consecuencias devastadoras en la salud de la humanidad, sobre todo en la de los niños y las mujeres embarazadas.

Por tal motivo es indispensable que el legislador natural introduzca en el ordenamiento jurídico nacional medidas que permitan contrarrestar la desbordada generación de residuos eléctricos y electrónicos, sobre todo en aquellos dispositivos de mayor consumo y más rápido remplazo.

**5. SITUACIÓN ACTUAL NACIONAL**

En lo que respecta al entorno nacional, un estudio, elaborado por la Universidad de las Naciones Unidas en 2014, reveló que América Latina generó el 9 por ciento de toda la basura electrónica del mundo, incluyendo teléfonos móviles, monitores de televisión, computadores y pequeños electrodomésticos. El mismo estudio indicó que estos residuos, conocidos como e-waste (en inglés), crecen entre 5 y 7 por ciento cada año en la región. Para el caso de Colombia, en promedio, cada colombiano produjo 5,3 kilogramos de residuos electrónicos al año, y de estos, 3,7 kilos son residuos asociados a la computación.

Para el año 2019 la cifra superó los 0,3 millones de toneladas métricas, lo que representó un incremento de alrededor del 14,4% en comparación con lo generado en 2014. En 2019, Colombia se posicionó como el **cuarto mayor generador de basura electrónica en América Latina y el Caribe**.

Para el año 2021, Colombia generó 334.000 toneladas métricas; una cifra muy superior a la presentada en el año 2015 donde el volumen generado fue de 278.000 toneladas, según el portal de estadísticas, Statista.

Si bien la ley 1672 de 2013 por medio de la cual se establecieron lineamientos para la gestión integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE), específicamente a través de la responsabilidad

<sup>3</sup> <https://www.who.int/es/news/item/15-06-2021-soaring-e-waste-affects-the-health-of-millions-of-children-who-warns>

extendida al productor ha arrojado resultados muy positivos, se hace indispensable tomar medidas mucho más estrictas que permitan atacar la producción desde el origen, reduciendo la generación de los desechos.

El estudio de consumo móvil Colombia del año 2020 arrojó que el cargador de cable sigue siendo el accesorio de mayor demanda y oferta en el mercado digital con un 66% en el índice de compras, accesorio que por lo tanto representa la mayor proporción de desechos electrónicos que se generan en Colombia.

**6. OBJETO DEL PROYECTO**

El presente proyecto de ley tiene como objeto estandarizar el puerto de carga de todos los dispositivos móviles de información y telecomunicaciones que se comercialicen en Colombia, esto con el objetivo de reducir los volúmenes de residuos eléctricos y electrónicos que se generan en el territorio nacional, los cuales ocasionan un gran impacto en el medio ambiente y han constituido un grave problema de salud pública, toda vez que alrededor del 80% de estos residuos no se le da una disposición final adecuada o se reciclan de manera informal, terminando muchas veces en fuentes hídricas.

La iniciativa consta de 2 artículos incluida la vigencia, y plantea que la disposición principal entraría en vigencia a partir del 01 de enero del año 2027, tiempo en el cual los productores y comercializadores deben adaptar sus procesos al nuevo lineamiento.

El proyecto le permitirá a Colombia ponerse a la vanguardia de la Unión Europea la cual aprobó la estandarización en octubre de 2022 y de países como Chile, el cual tiene un proyecto de ley en trámite.

**7. LEGISLACIÓN COMPARADA**

En el año 2022 el Parlamento Europeo aprobó con 602 votos a favor y solo 13 en contra una ley que impone un cargador único, con puerto USB-C, para teléfonos inteligentes, tabletas y dispositivos portátiles, la cual entrará en vigencia a partir de finales de 2024.

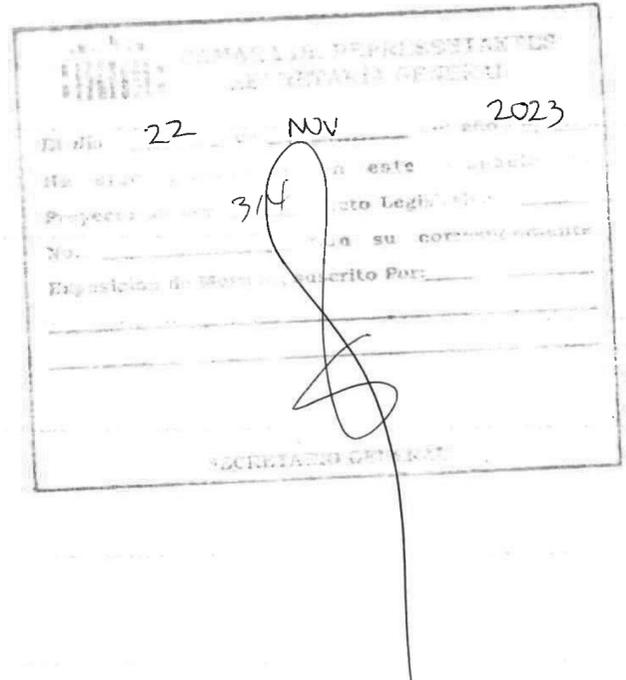
Es importante resaltar que Bruselas llevaba desde 2009 impulsando esta medida, incluso había logrado un acuerdo de voluntades con fabricantes en el cual había logrado reducir de 30 a 3 tipos de cargadores existentes en el mercado.

Proyecciones indican que con esta medida se producirá un ahorro de más de **200 millones de euros** para los consumidores europeos y lo más importante una reducción de alrededor de mil toneladas de desechos electrónicos anuales.

En el mes de junio del año 2023 la Cámara de diputados y diputadas de Chile aprobó un proyecto de ley que establece el uso de un cargador universal estandarizado para diferentes tipos de dispositivos móviles, con 122 votos a favor y solo 4 en contra, el proyecto paso a revisión del senado.

Cordialmente,

Milene Jarava Díaz  
**MILENE JARAVA DIAZ**  
**H. Representante A La Cámara**



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 321 DE 2023 CÁMARA**

*por medio de la cual se declara patrimonio genético nacional la raza autóctona del caballo de diagonales colombianos con sus tres andares: trote y galope colombianos, trocha y galope colombianos y trocha colombiana, y se dictan otras disposiciones.*

**TEXTO PROPUESTO PARA DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES**

“Por medio de la cual se declara patrimonio genético nacional la raza autóctona del caballo de diagonales colombianos con sus tres andares: trote y galope colombianos, trocha y galope colombianos y trocha colombiana, y se dictan otras disposiciones.”

El Congreso de Colombia,

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1o. OBJETO.** La presente ley tiene como objeto declarar raza oficial colombiana y patrimonio genético de la nación, a la raza diagonales colombianos, autóctona y trasfronteriza, con el fin de exaltar su existencia, salvaguardar su genética y protegerla como raza desarrollada en Colombia por colombianos.

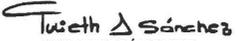
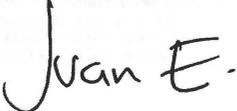
**ARTÍCULO 2o.** La nación a través del ministerio de agricultura y desarrollo rural, instituto colombiano agropecuario (ica), agrosavia (anteriormente corpoica), ministerio de las culturas, las artes y los saberes y ministerio del deporte, procolombia y fontur, así como todos los entes equivalentes del resorte regional, departamental y municipal, contribuirán al fomento, promoción, protección, conservación, divulgación, investigación, desarrollo y financiación de los valores genéticos y culturales que se originen alrededor de los caballos de la raza diagonales colombianos con sus tres andares: trote y galope colombianos, trocha y galope colombianos y trocha colombiana.

**ARTÍCULO 3o.** El ministerio de agricultura y desarrollo rural podrá delegar a la entidad federada, con mayor conocimiento, experiencia trayectoria y representatividad a nivel nacional de la raza, para llevar el libro genealógico, expedir el certificado de registro de cada ejemplar y para ejercer la representación de esta raza equina de diagonales colombianos con sus tres andares: trote y galope colombianos, trocha y galope colombianos y trocha colombiana y su carácter de patrimonio genético de la nación.

el ministerio de las culturas, las artes y los saberes tomará las medidas pertinentes para declarar de interés cultural la raza autóctona del caballo de diagonales colombianos con sus tres andares: trote y galope colombianos, trocha y galope colombianos y trocha colombiana, así como las manifestaciones y tradiciones culturales relacionadas con la misma.

**ARTÍCULO 4o.** La Nación a través del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes contribuirá al fomento, promoción, protección, conservación, divulgación, desarrollo y financiación de las disposiciones contenidas en la presente ley.

**ARTÍCULO 5o.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

 <b>CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE</b> Representante Valle del Cauca	 <b>JUAN FELIPE CORZO ALVAREZ</b> Representante a la Cámara	 <b>OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA</b> Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	 <b>ANDRES GUILLERMO MONTES CELEDÓN</b> Representante a la Cámara Departamento de Bolívar																																														
 <b>JORGE RODRIGO TOVAR VÉLEZ</b> Representante a la Cámara CITREP 12 Cesar, La Guajira y Magdalena	 <b>HERNÁN DARIÓ CADAVID MÁRQUEZ</b> Representante a la Cámara	 <b>JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO</b> Representante a la Cámara Departamento de Caldas	 <b>YULIETH SÁNCHEZ</b> Representante a la Cámara																																														
 <b>JUAN ESPINAL</b> REPRESENTANTE A LA CÁMARA	 <b>LUIS DAVID SUAREZ CHADID</b> REPRESENTANTE A LA CÁMARA	 <b>JUAN LORETO GOMEZ SOTO</b> Representante a la Cámara Partido Conservador Depto de La Guajira	 <b>JUAN DIEGO MUÑOZ CABRERA</b> Representante a la Cámara Partido Alianza Verde Departamento del Meta																																														
 <b>JONATHAN PULIDO HERNÁNDEZ</b> JOTA PE HERNÁNDEZ Senador Partido Alianza Verde																																																	
<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																															<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																		

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO GENÉTICO NACIONAL LA RAZA EQUINA AUTÓCTONA Y TRANSFRONTERIZA ‘DIAGONALES COLOMBIANOS’ CON SUS TRES ANDARES: TROTE Y GALOPE COLOMBIANOS, TROCHA Y GALOPE COLOMBIANOS Y TROCHA COLOMBIANA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

“Colombia es el segundo país más biodiverso del mundo. Ocupa el primer lugar en especies de aves y orquídeas. Es el segundo país en el mundo con mayor riqueza de plantas, anfibios, mariposas y peces de agua dulce. Además, ostenta la tercera posición en número de especies de palmas y reptiles y el cuarto lugar en mamíferos<sup>1</sup>, entre los que se encuentran los caballos.

Podemos sentirnos orgullosos de nuestra riqueza, de ahí que el Estado Colombiano tiene el deber de preservar las especies que le son propias; este deber está manifestado en el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica (CBD), celebrado en Río de Janeiro el 15 de junio de 1992, ratificado por Colombia mediante la Ley 165 del 9 de noviembre de 1994. Con esta normatividad internacional se pretende fomentar la conservación, el conocimiento y el uso sostenible de la biodiversidad.

Y una nación biodiversa requiere de animales polifacéticos. Nuestro caballo lo cumple a cabalidad, pues puede vivir entre los valles, las sabanas, las montañas o trotar en las playas bordeadas por el Caribe. Hacemos referencia especialmente a nuestro Caballo Criollo Colombiano de Paso, el cual cuenta con dos razas autóctonas colombianas que se encuentran distribuidas por todas las regiones de nuestro país.

La primera es la raza Paso Fino Colombiano, la cual tuvo sus orígenes en el cruce de diversas razas ibéricas y norteafricanas que llegaron con los conquistadores, logrando desde hace más de 150 años una línea genética propia y auténtica, que se cría en países de América y Europa. En 2017 fue aprobada la Ley 1842 que declaró al Paso Fino Colombiano como una raza autóctona y transfronteriza, además de ser reconocido como Patrimonio Genético Nacional.

<sup>1</sup> <https://www.minambiente.gov.co/bosques-biodiversidad-y-servicios-ecosistemicos/colombia-el-segundo-pais-mas-biodiverso-del-mundo>.

La segunda raza es la conocida como Diagonales con sus tres andares: TROTE Y GALOPE COLOMBIANOS, TROCHA Y GALOPE COLOMBIANOS Y TROCHA COLOMBIANA, de la cual es preciso sintetizar su origen. En 1944 se presentó la rejeonadora Conchita Cintrón en la plaza de toros La Santamaría de Bogotá, torera de a caballo nacida en Chile y criada en Perú, quien trajo varios equinos lusitanos para su corrida de rejonos.

Antes de marcharse vendió uno de sus caballos llamado, al igual que la raza, Lusitano, el cual se quedó en el país y años después fue cruzado con la yegua criolla colombiana, Diana, de donde surgió la Danesa en 1952. Al año siguiente, esta hembra media sangre: 50% sangre colombiana y 50% sangre lusitana fue cruzada con Rey Cometa, un Caballo Criollo Colombiano cuyos padres fueron Cometa (reproductor de Paso Fino Colombiano nacido en 1928) y la Gaviota, reconocida yegua en Antioquia en la década de 1910; y de este cruce nació Don Danilo el 29 de febrero de 1954, en Bolívar, Antioquia.

Entonces, Don Danilo, con 75% de sangre colombiana y 25% de sangre lusitana, fue el fundador de esta segunda raza del Caballo Criollo Colombiano de Paso en los años 60 del siglo pasado, caballo que fue registrado en ANCA, asociación afiliada a FEDEQUINAS, con el Registro No 10001.

A partir de ese entonces se dio inicio al Cruzamiento de Absorción, método que busca reemplazar o absorber el 25% de la raza lusitana presente, lo que en la práctica se conseguiría luego de tres o cuatro generaciones, con “retrocruzamientos continuos hacia una raza”<sup>2</sup> en este caso la raza colombiana. Este proceso duró 40 años hasta que se llegó a la sustitución e implantación de una nueva raza, en otras palabras, hasta que se absorbió la sangre lusitana y se consolidó como raza pura en los albores del tercer milenio.

Por ello, la raza debe denominarse DIAGONALES COLOMBIANOS y no sólo Diagonales, ya que el adjetivo gentilicio o denominación de origen incorporado a su nombre, reconoce que Colombia es la cuna, es el país donde se gestó, se seleccionó y se desarrolló, como se argumenta en el libro titulado “DIAGONALES COLOMBIANOS – REPRODUCTORES”<sup>3</sup>, publicado en 2023 por ROCÍO GARZÓN EDICIONES, empresa especializada en investigación equina.

Esta obra demuestra que los otros tres andares que distinguen a nuestro Caballo Criollo Colombiano de Paso, hacen parte de la segunda raza equina autóctona, DIAGONALES

<sup>2</sup> ESTRATEGIAS DE MEJORA GENÉTICA PARA LA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS ZOOGENÉTICOS: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, FAO, 2010.

<sup>3</sup> DIAGONALES COLOMBIANOS: REPRODUCTORES. Rocío Garzón Ediciones, Bogotá, junio de 2023.

COLOMBIANOS, configurada por el Trote y Galope Colombianos (P1), la Trocha y Galope Colombianos (P2) y la Trocha Colombiana (P3). El análisis estadístico condujo a la selección de los 40 padres trascendentes de los últimos 25 años de los tres andares que componen la raza, que en síntesis conforman el corpus del libro.

La investigación muestra claramente unas estirpes, así como familias o líneas trascendentes en la raza. Presenta información minuciosa que acompaña la presentación de cada caballo, desde su genealogía, número de hijos e hijas que tuvo, con cuantas madres, los gráficos de los andares, de los colores transmitidos, así como los gráficos que indican las cifras de insignias conquistadas por los herederos en las exposiciones equinas, avaladas por la Federación Colombiana de Asociaciones Equinas, FEDEQUINAS, en las cinco regiones del país.

En otras palabras, este estudio demuestra que los ejemplares de los tres andares constituyen una raza propia, dotada de características genéticas, morfológicas y funcionales, con un origen común, un patrón racial similar, una genética homogénea que lo distinguen de las demás razas equinas en el mundo. Por esta razón, la raza de los DIAGONALES COLOMBIANOS es parte del patrimonio genético nacional.

Gran parte de su importancia radica en mostrar que son sementales nacidos, criados y hechos en Colombia, que en conjunto han producido 42.189 descendientes (según fedequinasunicomio.org) y como se publica en dos grandes gráficos en las páginas 18 a la 21 de la obra en referencia, los cuales varios son forjadores de unas estirpes o troncos genéticos, de donde se despenden líneas fundadoras de familias equinas reconocidas en la raza.

La gran mayoría de reproductores y sus descendientes en primera y segunda generaciones moran en diferentes regiones de Colombia. No obstante, ya la raza se ha convertido en la última década en transfronteriza porque algunos descendientes de reconocidos reproductores como Onix, Hermano Sol de Villa Milena, Cónsul de Gran Dinastía, Elegido de La Virginia o Aarón, entre otros, se han ido exportando a varios países del continente, donde se están destacando como competidores en las exposiciones equinas realizadas en más de seis países de América, como veremos más adelante.

De ahí que es un deber de los Congresistas de Colombia preservar la genética equina de nuestros ejemplares que se caracterizan por su singular mecánica de movimientos, fenotipo y adiestramiento. Y hacemos énfasis en este punto, porque están siendo exportados los productos equinos de alta calidad genética, sin que sean reconocidos como miembros de

nuestra raza llamada DIAGONALES COLOMBIANOS, como debería quedar certificado en los libros genealógicos para que en las naciones a donde se radiquen mantengan el nombre de nuestra raza autóctona y transfronteriza.

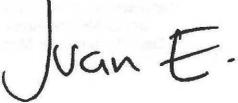
Es una raza con proporciones armónicas: mediolíneo, eumétrico y rectilíneo. Posee cabeza de perfil recto; cara descarnada, corta y frente amplia. Sus ojos son grandes, oscuros y expresivos. Sus orejas son medianas, angostas, ágiles y finas. El anca es ligeramente inclinada, redonda, musculada y de longitud media. La cola, de desprendimiento bajo, tiene una postura elegante y volumen de cerdas medio y sedoso. En el Reglamento de Competencias de FEDEQUINAS se establece que la alzada para los machos de Trote y Galope Colombianos y de Trocha y Galope Colombianos oscila entre 136 y 140 centímetros, para las hembras dos centímetros menos, mientras que para los machos de Trocha Colombiana la alzada oscila entre 134 y 138 centímetros, igualmente para las hembras dos centímetros menos. Los caballos de Trote y Galope Colombianos generalmente tienen las crines motiladas o valonadas, mientras los ejemplares de Trocha Colombiana presentan las crines sedosas, suaves y ligeramente abundantes.

Y es FEDEQUINAS, fundada en 1984, la entidad rectora del gremio equino colombiano, reconocida como tal en Ley 427 de enero 16 de 1998, que en marzo 16 del mismo año y obrando acorde con el artículo 4º de la misma ley, fue delegada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural para abrir, registrar y llevar con carácter oficial los libros genealógicos del Caballo Criollo Colombiano de Paso, mediante la Resolución 00053. Hasta agosto de 2023 cuenta en su base datos con una población de la raza DIAGONALES COLOMBIANOS de 182.237 ejemplares registrados, de los cuales 109.895 corresponden a hembras, cifras que garantizan que en la clasificación de las razas de la FAO, nuestra raza autóctona y transfronteriza sea considerada como población “No en peligro” y con tendencia evolutiva en aumento. Ahora bien, si se comparan estas cifras poblacionales con las del año 2014, cuando los ejemplares registrados llegaban a 134.161, se observa un incremento del 26 por ciento.

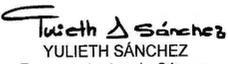
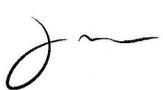
Asimismo, la Federación, quien dirige, coordina, rige y controla las actividades técnicas de crianza, exhibición, fomento, desarrollo, competencia y promoción deportiva, ha llegado a convertirse en un gremio modelo y pionero, por ejemplo con el programa de genotipificación por ADN en equinos (examen en la raíz de la crin, con los objetivos de lograr la identificación genética y, al mismo tiempo, hacer la verificación de filiación). El banco genético que posee la entidad rectora del gremio equino colombiano es el más riguroso argumento científico para reclamar con justicia el reconocimiento universal de los DIAGONALES COLOMBIANOS como raza autóctona y transfronteriza. Este programa genético, que se

<p>inició en 1996, hasta agosto de 2023 contaba con 133.381 ejemplares genotificados en los tres andares de la raza DIAGONALES COLOMBIANOS.</p> <p>Otro programa que lidera FEDEQUINAS es el de la identificación equina. Desde mediados de los años 90, ha adelantado el programa de identificación personalizada con cada ejemplar mediante el implante de un microchip, el cual contiene un dispositivo con un código único que permite la identificación de animales. El microchip por exigencia del Gobierno fue modificado de AVID a ISO para entrar en un proceso de trazabilidad y armonización de nuestro país y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural con la OIE.</p> <p>Cabe anotar que FEDEQUINAS cuenta con 24 asociaciones equinas afiliadas, entidades sin ánimo de lucro que velan por el fomento de las razas DIAGONALES COLOMBIANOS y PASO FINO COLOMBIANO, con presencia en 19 departamentos y cubrimiento en todo el territorio colombiano, las cuales organizan o avalan un promedio de 160 exposiciones equinas oficiales anuales, que se realizan en el 85% de las ciudades capitales y múltiples municipios de Colombia, además de los 840 festivales equinos, avalados y no avalados, que se llevan a cabo en poblaciones y corregimientos a largo y ancho del país. De igual forma, se cuenta con 44 Clubes Deportivos de Equitación en Caballo de Paso en todo el país, reconocido como deporte autóctono por el Ministerio del Deporte en 2020, donde niños y niñas interactúan con el Caballo Criollo Colombiano de Paso desde los cuatro años, constituyéndose el equino en un compañero fundamental para su desarrollo cognitivo.</p> <p>Estas exposiciones equinas son una muestra de todas las capas sociales de nuestra nación, que sin importar edad, sexo, estrato económico, creencia política o religiosa, nivel educativo o social, se reúnen bajo un mismo techo en un recinto debidamente dispuesto, convirtiéndose en un solo sujeto colectivo atraído por la admiración que inspira la hermosura y movimientos del caballo de Trocha Colombiana, y de los andares compuestos, Trote y Galope Colombianos y Trocha y Galope Colombianos. Las exposiciones equinas, después del fútbol, son el segundo espectáculo masivo en Colombia, cada fin de semana se celebra por lo menos un evento en algún rincón del país.</p> <p>Las alianzas y convenios interinstitucionales han sido fundamentales en estos últimos años en FEDEQUINAS para su fortalecimiento. Ha establecido acuerdos o celebrado proyectos con el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Trabajo, el ICA, el SENA, PROCOLOMBIA, FONTUR y el Banco Agrario. Con el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, en 2022 ejecutó el proyecto: "Fortalecimiento, promoción y comercialización del Caballo Criollo Colombiano como patrimonio nacional y transfronterizo y crear espacios que permitan el reconocimiento de los andares en el mercado nacional e internacional"; se</p>	<p>investigó y se publicó el libro "CABALLO CRIOLLO COLOMBIANO", el cual tuvo como principio fundamental promocionar la raza nacional en instituciones educativas, embajadas y consulados del mundo. Con el Ministerio de Trabajo se desarrolló el proyecto de Reconocimiento de Aprendizajes Previos, RAP, dirigido a las personas encargadas de domar y entrenar nuestro Caballo Criollo Colombiano de Paso, ya que necesitaban un reconocimiento formal de los aprendizajes y competencias que han adquirido de manera empírica, generación tras generación. Este proyecto, que valora el talento humano y favorece la empleabilidad, contó con expertos internacionales para la evaluación.</p> <p>De otra parte, la importancia del sector equino en la economía nacional se refleja tanto por su impacto social como por el económico. Las ferias impactan en el empleo en las actividades conexas; la hotelería y la gastronomía local y regional demandan más talento humano y mayores insumos para cubrir la demanda de los espectadores y demás aficionados. Las artesanías, el sector turístico y el transportador también reciben beneficios de cada exposición; incluso el Estado, vía impuestos indirectos, se ve beneficiado con la realización de estos eventos culturales. Indirectamente hay otros sectores que incrementan sus ventas y servicios como los sistemas de telecomunicaciones, publicidad, empresas de seguridad, el sector bancario y de aseguradoras.</p> <p>Según cifras reportadas por FEDEQUINAS, a julio de 2023, el gremio equino aporta al PIB agropecuario alrededor del 0,67% y genera 480.000 empleos directos e indirectos, considerando que se establecen 59.129 criaderos registrados y 88.433 propietarios de caballos, donde el 81% posee entre uno y cinco caballos, catalogados como pequeños criaderos, lo que indica que este gremio colombiano está conformado en su gran mayoría por pequeños criaderos. A su vez, cada criadero pequeño requiere al menos los servicios de un jinete, un palafrenero, un veterinario, un herrero; así como un potrero, el uso de una pesebrera, aperos (marroquinería, artesanías), clavos, herraduras, alimentos: concentrados, heno, medicamentos y transporte, así como realizar inscripciones para participar en las ferias oficiales y festivales equinos avalados.</p> <p>Otro motivo para salvaguardar la raza del Caballo de DIAGONALES COLOMBIANOS como patrimonio genético nacional, que se suma a la exaltación de su existencia, se debe a su presencia con sus tres andares en varias naciones americanas. Por ello, acogiéndonos al nuevo sistema de clasificación de la FAO desarrollado para el informe sobre la Situación de los Recursos Zootenéticos Mundiales para la Alimentación y la Agricultura, donde figura la clasificación de Raza Transfronteriza refiriéndose a aquellas razas que están presentes en varios países, tal como sucede con la RAZA DEL CABALLO DE DIAGONALES COLOMBIANOS.</p>
<p>Y es que esta raza, al igual que la del Paso Fino Colombiano, es transfronteriza, y se demuestra contundentemente con los análisis estadísticos de los sementaes presentados en el libro citado anteriormente: "DIAGONALES COLOMBIANOS- REPRODUCTORES", cuyos nombres se pueden confrontar con los padres y abuelos de los campeones y campeonas en los eventos equinos más importantes en Estados Unidos, Venezuela, Aruba, Curazao, Panamá y Ecuador. Se observa que TODOS LOS EJEMPLARES TRIUNFADORES son descendientes de los reproductores más influyentes en los últimos lustros, nacidos en Colombia, que son el corpus de la obra.</p> <p>Por eso sostenemos que tenemos una raza autóctona y transfronteriza, que se cría en otros países, que ha traspasado fronteras y se ha establecido con mucho éxito en varios países americanos, donde se registran competencias en las cuales nuestra raza gobierna ampliamente, pero debería ser reconocida como tal, porque reiteramos es en COLOMBIA DONDE SE FORJÓ POR CRIADORES Y MANOS COLOMBIANAS, una raza autóctona, única y singular.</p> <p>Unos ejemplos de esta afirmación son los resultados de los Campeonatos en Estados Unidos en sus dos máximas exposiciones: El Show Nacional que organiza la Paso Fino Horse Association, PFHA, la máxima entidad rectora del Paso Fino en territorio norteamericano, entidad que desde hace unos años introdujo en su reglamento las competencias de los tres andares diagonales, y el Spectrum International, organizado por la Florida Paso Fino Horse Association en Ocala o Miami. Aquí es preciso traer a colación que la PFHA fue fundada en 1972 y entre sus caballos fundadores figuran tres ejemplares colombianos, año tras año los criadores estadounidenses fueron adquiriendo más y más ejemplares en nuestro país y estableciendo criaderos en diferentes estados americanos, donde comenzaron a criar el Paso Fino Colombiano. Hoy cuentan con cerca de 76.000 caballos registrados en su base de datos. Esto mismo podría llegar a suceder con nuestra raza de DIAGONALES COLOMBIANOS, sin que quede certificado en sus registros que es una raza "made in Colombia".</p> <p>El Gran Campeón Nacional PFHA 2022 en Trocha Colombiana fue Invicto de La Ponderosa, caballo nacido en Colombia con registro 132900, un hijo de Onix, genotificado con verificación de parentesco. El Gran Campeón Nacional PFHA 2022 en Trote y Galope fue Francisco del Jardín, igualmente con padres y abuelos de origen colombiano, Elegido de La Virginia y Tentador de Gran Chaparral. Además, fue el Gran Campeón Mundial 2021 en Estados Unidos.</p>	<p>Así como estos ejemplares campeones, podemos ver otros caballos y yeguas que triunfan en las exposiciones de varios países donde se realicen exposiciones equinas, todos con padres de origen colombiano.</p> <p>Y aquí es preciso acotar que FEDEQUINAS maneja y controla los registros genealógicos de la raza en Colombia a través del sistema conocido en el gremio como UNICORNIO. Desde hace unos años viene manejando los registros de las Asociaciones o Federaciones Equinas de Ecuador, Venezuela, Aruba y Panamá, y como Federación líder de la raza aspira a llevar los libros genealógicos de todos los países donde existen caballos de la RAZA DIAGONALES COLOMBIANOS.</p> <p>Así como lo hace la entidad rectora de los caballos árabes en el mundo, la World Arabian Horse Organization (WAHO), organización internacional con sede en Inglaterra, la cual rige y certifica al caballo Pura Raza Árabe. Todas las asociaciones de esta raza de cualquier país, deben enviar los registros para que en Inglaterra los firmen y homologuen. Igual sucede con las razas Frisona en Holanda y el Cuarto de Milla en Estados Unidos, entre otras.</p> <p>Todo esto constata la necesidad perentoria de exaltar la existencia, salvaguardar la genética y proteger el desarrollo de los DIAGONALES COLOMBIANOS con sus tres andares: TROTE Y GALOPE COLOMBIANOS, TROCHA Y GALOPE COLOMBIANOS Y TROCHA COLOMBIANA, como RAZA AUTÓCTONA Y TRANSFRONTERIZA, asimismo como PATRIMONIO GENÉTICO NACIONAL.</p> <p>Reiteramos que tenemos una raza, que se empezó a criar en otros países, que ha traspasado fronteras y se ha establecido, con mucho éxito en numerosas naciones americanas, en las cuales se registran competencias regulares donde nuestra raza gobierna ampliamente, pero no es reconocida como tal.</p> <p>Si bien la raza colombiana es admirada en el exterior por su valor genético, su suavidad, sus exquisitos movimientos, su temperamento, su prepotencia reproductiva y por su pedigrí conformado por ancestros famosos a nivel internacional, aún no lleva el nombre de raza autóctona y transfronteriza de DIAGONALES COLOMBIANOS. Este patrimonio genético, orgullo nacional, lo estamos perdiendo y se requiere el reconocimiento oficial como raza para defenderlo en el ámbito internacional.</p> <p>Tenemos un Caballo, hecho en Colombia, y es deber del Estado Colombiano enaltecer esta raza, que luce victoriosa y es motor de una industria constante y en crecimiento en</p>

Colombia, activadora de la economía en muchas otras naciones, pero en todos los países no se está reconociendo su origen ni valorando los ancestros colombianos en varias generaciones que llevan en su árbol genealógico.

 <b>CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE</b> Representante Valle del Cauca	 JUAN FELIPE CORZO ALVAREZ Representante a la Cámara
 <b>JORGE RODRIGO TOVAR VÉLEZ</b> Representante a la Cámara CITREP 12 Cesar, La Guajira y Magdalena	 <b>HERNÁN DARIÓ CADAVID MÁRQUEZ</b> Representante a la Cámara
 <b>JUAN ESPINAL</b> REPRESENTANTE A LA CÁMARA	 <b>LUIS DAVID SUAREZ CHADID</b> REPRESENTANTE A LA CAMARA

 <b>OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA</b> Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	 <b>ANDRES GUILLERMO MONTES CELEDÓN</b> Representante a la Cámara Departamento de Bolívar
 <b>JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO</b> Representante a la Cámara Departamento de Caldas	 <b>YULIETH SÁNCHEZ</b> Representante a la Cámara
 <b>JUAN LORETO GOMEZ SOTO</b> Representante a la Camara Partido Conservador Depto de La Guajira	 <b>JUAN DIEGO MUÑOZ CABRERA</b> Representante a la Cámara Partido Alianza Verde Departamento del Meta
 <b>JONATHAN PULIDO HERNÁNDEZ</b> JOTA PE HERNÁNDEZ Senador Partido Alianza Verde	

 <b>OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA</b> Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	 <b>ANDRES GUILLERMO MONTES CELEDÓN</b> Representante a la Cámara Departamento de Bolívar
 <b>JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO</b> Representante a la Cámara Departamento de Caldas	 <b>YULIETH SÁNCHEZ</b> Representante a la Cámara
 <b>JUAN LORETO GOMEZ SOTO</b> Representante a la Camara Partido Conservador Depto de La Guajira	 <b>JUAN DIEGO MUÑOZ CABRERA</b> Representante a la Cámara Partido Alianza Verde Departamento del Meta
 <b>JONATHAN PULIDO HERNÁNDEZ</b> JOTA PE HERNÁNDEZ Senador Partido Alianza Verde	



<p>señalar que la fijación de precios a determinados servicios financieros puede terminar originando lo que en economía se denomina subsidios cruzados, afectando los precios y condiciones de otros servicios ofrecidos, lo cual puede terminar desestimulando la entrada de intermediarios a estas líneas de FINAGRO.</p> <p>El cambio normativo propuesto impactaría a los micro, pequeños y medianos productores agropecuarios haciendo posible la operación más costosa, lo que representaría una barrera de acceso al crédito de fomento formal. En la misma línea, es pertinente señalar que el numeral 2º del artículo 218º del EOSF, no contempla dentro de las funciones de la CNCA, la definición de los costos administrativos que los intermediarios pueden cobrar en el otorgamiento y trámite de los créditos de fomento agropecuario.</p> <p><b>5. Operaciones a cargo de FINAGRO</b></p> <p>El artículo 9 de la iniciativa propone adicionar al numeral 4 y adicionar el numeral 8 al artículo 230 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, con el fin de establecer como nuevas funciones de FINAGRO: (i) la celebración de contratos o convenios con entidades públicas o privadas nacionales o con organismos multilaterales para utilizar y administrar recursos propios o externos para la ejecución de programas de financiamiento del sector rural; y (ii) financiar, ejecutar y participar en la formulación y estructuración de proyectos agropecuarios.</p> <p>Al respecto, se considera necesario aclarar que las acciones y programas deberán estar sujetas a una asignación presupuestal o disponibilidad de recursos y deberán realizarse en condiciones que garanticen su equilibrio financiero. Asimismo, las mencionadas acciones deberán responder coherentemente al objeto y las condiciones que cada una de las entidades tenga para su funcionamiento, en especial FINAGRO.</p> <p>Adicionalmente, se sugiere ajustar el numeral que se pretende adicionar, toda vez que la norma actual ya cuenta con un numeral 8, adicionado recientemente por el artículo 219 de la Ley 2294 de 2023<sup>4</sup>.</p> <p>Del mismo modo, el artículo 10º del proyecto de ley faculta a FINAGRO para celebrar contratos que impliquen obrar como ente fiduciario. Es importante destacar que actualmente, dicha entidad está facultada para la celebración de contratos de fiducia con otras entidades financieras autorizadas para ello, con el fin de destinar recursos a programas específicos de fomento y desarrollo agropecuario, previamente aprobados por la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario (CNCA), razón por la cual, el objetivo dispuesto en el proyecto de ley se puede promover con la normatividad vigente y sin sobrepasar facultades propias de otras instituciones financieras.</p> <p><b>6. Recursos Colocados para el Incentivo de Capitalización Rural</b></p> <p>El artículo 11º de la iniciativa plantea añadir un parágrafo al artículo 21 de la Ley 201 de 1993, no obstante, para ese año la numeración de las leyes va de la 34 a la 106<sup>5</sup>, de manera que debe revisarse el año o número de ley al que quiere hacer referencia el artículo 11 en comentario.</p> <p>Adicionalmente, es importante resaltar que el incentivo a la Capitalización Rural como instrumento de acceso al financiamiento formal para el desarrollo de actividades agropecuarias y su impacto en la reducción de los costos agregados del crédito para la población vulnerable, ha sido históricamente focalizado en productores de bajos ingresos. Así mismo, la normativa vigente permite a la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario (CNCA), como órgano colegiado rector de la política de financiamiento y administración de riesgos del crédito agropecuario para definir la focalización del instrumento en cuestión, por lo que no se hace necesario establecer el parámetro en el proyecto de ley.</p> <p><b>7. Línea de Crédito Mujer Rural</b></p> <p>Con relación al artículo 13º propuesto, es necesario señalar que la Línea de Crédito Mujer Rural, fue creada a partir de lo ordenado en Artículo 8 de la Ley 731 de 2002; así:</p>	<p>"(...) <b>ARTÍCULO 8o. CREACIÓN DE CUPOS Y LÍNEAS DE CRÉDITO CON TASA PREFERENCIAL PARA LAS MUJERES RURALES DE BAJOS INGRESOS.</b> Teniendo en cuenta las necesidades y demandas de crédito de la mujer rural, Finagro asignará como mínimo el 3% anual de las captaciones que realice a través de los Títulos de Desarrollo Agropecuario, TDA, clase A, con destino a constituir cupos y líneas de créditos con tasa preferencial, para financiar las actividades rurales incluidas en el artículo 3o. de esta ley desarrolladas por las mujeres rurales, en los términos que establezca la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario."</p> <p>Adicionalmente, la Mujer Rural accede en toda la oferta institucional, en su condición de pequeña productora de Bajos Ingresos, Pequeña Productora, Mediana productora o Grande productora, cuya participación (persona natural) en la colocación del crédito asciende al 38%. Por tal razón, no se considera necesario la inclusión de esta línea de crédito, la cual ya está creada mediante Ley.</p> <p><b>8. Nuevas obligaciones a cargo de la DIAN</b></p> <p>En cuanto al parágrafo 1 del artículo 12 que refiere al establecimiento de mecanismos para promover estrategias de capacitación y formalización tributaria para pequeños y medianos productores agropecuarios, por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), se resalta que la DIAN, dentro del ejercicio de sus competencias consagradas en el Decreto 1742 de 2020<sup>6</sup>, ya está facultada para celebrar convenios con entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, así como para establecer alianzas estratégicas para posicionar la cultura de la contribución en la ciudadanía, combatir la evasión, el contrabando y la morosidad tributaria, aduanera y cambiaria.</p> <p><b>9. Plan Nacional de Desarrollo e impulso al sector agropecuario y rural</b></p> <p>Se debe tener en cuenta que mediante la Ley 2294 de 19 de mayo de 2023, se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia potencia mundial de la vida", el cual tiene como propósito convertir al país en un líder de la protección de la vida, mediante el desarrollo de unos ejes transformadores y transversales que guardan coherencia con las bases del Plan.</p> <p>En relación con la iniciativa planteada y sus motivaciones, esta Cartera debe destacar la importancia que resulta para el Gobierno nacional avanzar en mecanismos que permitan la democratización del crédito y la educación financiera<sup>7</sup>, especialmente en el sector agropecuario y rural, por tal razón se incluyeron en dicha ley varias medidas, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) el impulso al desarrollo de instrumentos y programas para promover la inclusión financiera y crediticia de la Economía Popular, especialmente pequeños productores del sector agropecuario y los micronegocios, la promoción de las finanzas verdes, la innovación y el emprendimiento (artículo 88);</li> <li>(ii) la posibilidad de que Finagro, a través de contratos y/o convenios interadministrativos celebrados con entidades públicas o contratos con privados, administre recursos para la ejecución de programas dirigidos al sector agropecuario y rural (artículo 92);</li> <li>(iii) la facultad otorgada al Fondo Agropecuario de Garantías -FAG- para adelantar la depuración definitiva de los saldos contables de las garantías pagadas en recuperación y la facultad dada a FINAGRO en su calidad de administrador del FAG para vender a Central de Inversiones -CISA- las garantías pagadas por dicho fondo (artículo 217);</li> <li>(iv) la consagración de las funciones de operaciones a Finagro para prestar asesoría en la estructuración de programas de financiamiento de proyectos productivos agropecuarios susceptibles de financiación con crédito de fomento en las condiciones establecidas por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, además de fondear a las entidades vigiladas para el otorgamiento de créditos al sector agropecuario y rural en las condiciones que establezca la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario para el esquema de fondeo global (artículo 219);</li> </ul> <p><sup>4</sup> Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Artículo 3 numeral 11.</p> <p><sup>5</sup> Disponible en: <a href="http://www.secretariasenado.gov.co/vigencia-expresa-y-sentencias-de-constitucionalidad">http://www.secretariasenado.gov.co/vigencia-expresa-y-sentencias-de-constitucionalidad</a></p> <p><sup>6</sup> Disponible en: <a href="https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portalDNP/PND-2023/2023-05-04-bases-plan-nacional-de-inversiones-2022-2026.pdf">https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portalDNP/PND-2023/2023-05-04-bases-plan-nacional-de-inversiones-2022-2026.pdf</a> página 116</p>
--	---

<p>(v) la modificación de la estructura de la Comisión Nacional de Crédito Agropecuaria (artículo 220);</p> <p>(vi) se determinó que las entidades financieras deberán suscribir "Títulos de Desarrollo Agropecuario" en proporción a los diferentes tipos de sus exigibilidades en moneda legal, deducido previamente el encaje, y particularmente la Junta Directiva del Banco de la República determinará el monto máximo de la sustitución de las inversiones obligatorias en los Títulos de Desarrollo Agropecuario (artículo 221).</p> <p>Por otra parte, se hace necesario que la iniciativa dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003<sup>8</sup>, el cual determina que todo proyecto de ley debe hacer explícita su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y debe incluir expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas, los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el respectivo financiamiento.</p> <p>Por lo expuesto, este Ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones y solicita se revise la pertinencia de continuar con el trámite legislativo del proyecto de ley del asunto, teniendo en cuenta los comentarios de inconveniencia y las recientes medidas legislativas aprobadas por el Congreso de la República, de política agropecuaria y rural, que se encuentran contenidas en la Ley del Plan Nacional de Desarrollo. Dicha ley tiene prioridad sobre las demás leyes<sup>9</sup> e incorpora los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional, de acuerdo con los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el Gobierno<sup>10</sup>.</p> <p>Finalmente, este Ministerio manifiesta su voluntad de colaborar con la actividad legislativa en términos de responsabilidad fiscal vigente.</p> <p>Cordialmente,</p> <p><b>MARÍA FERNANDA VALDÉS VALENCIA</b> Viceministro Técnico URF / DIAN / OAJ</p> <p>Elaboró: Laura Vanessa Rodríguez Suárez Revisó: German Andrés Rubio Castiblanco Revisó VT: Diego Vivas y Santiago Guerrero Vo. Bo. VT: Lorenzo Uribe, David Herrera, Julián Niño. No. Interno: 313 y 376</p> <p>Con copia a: Dr. Jaime Luis Lacouture Peñafoz, Secretario General de la Cámara de Representantes.</p>	<p><sup>8</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones</p> <p><sup>9</sup> Artículo 341 de la Constitución Política</p> <p><sup>10</sup> Artículo 339 de la Constitución Política</p>
---	---

## CARTA DE COMENTARIOS DE LA SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA CON EL INFORME DE PONENCIA PARA CUARTO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 330 DE 2022 CÁMARA - 167 DE 2022 SENADO

*por el cual se prioriza los recursos de créditos al sector primario en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

<p>Doctor <b>JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA</b> Secretario General Cámara de Representantes Congreso de la República Carrera 7 No. 8 - 68 secretaria.general@camara.gov.co Bogotá D.C. (BOGOTÁ D.C.)</p> <p>Número de Radicación : 2023130545-000-000 Trámite : 773 CORRESPONDENCIA INFORMATIVA Actividad : 31 31 REMISION DE INFORMACION Anexos :</p> <p>Respetado secretario Lacouture:</p> <p>De manera atenta, nos permitimos remitir algunas consideraciones técnicas de la Superintendencia Financiera de Colombia (en adelante SFC) en relación con el informe de ponencia para cuarto debate al Proyecto de Ley No. 330 de 2022 Cámara – 167 de 2022 Senado «<i>por el cual se prioriza los recursos de créditos al sector primario en Colombia y se dictan otras disposiciones</i>», con el fin de que su análisis pueda nutrir las discusiones que se adelantan en torno a esta iniciativa legislativa.</p> <p>El proyecto de ley de iniciativa parlamentaria tiene por objeto priorizar los recursos de créditos agropecuarios al sector primario en Colombia<sup>1</sup>.</p> <p>Particularmente, para cumplir con el objeto planteado la iniciativa propone: i) adiciona un nuevo artículo a la Ley 16 de 1990<sup>2</sup> para establecer las colocaciones sustitutivas (artículo 3) ii) modificaciones al objeto del Fondo Agropecuario de Garantías y de las funciones de la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario (CNCA) (artículo 4); iii) la adición de un artículo nuevo a la Ley 16 de 1990 para regular la creación de una línea de cadena productiva por parte de la Comisión Nacional de Financiamiento Agropecuario (artículo 5); iv) otorgar algunas nuevas facultades a FINAGRO, que le permitirán administrar recursos propios o externos para la ejecución de programas de financiamiento del sector rural. En la modificación propuesta se precisa que tal posibilidad de administración de recursos no implica la calidad de ente fiduciario (artículo 9); y, v) Finagro podrá administrar directamente los contratos de fiducia en garantía en</p> <p><small><sup>1</sup> Gaceta del Congreso No. 258 de 30 de marzo de 2023. Página 2. <sup>2</sup> Por la cual se constituye el sistema nacional de crédito agropecuario, se crea el fondo para el financiamiento del sector agropecuario, Finagro, y se dictan otras disposiciones.</small></p>	<p>calidad de fiduciario sobre inmuebles rurales, únicamente para expedir certificados de garantías destinados a respaldar créditos agropecuarios a los propietarios de estos inmuebles (artículo 10).</p> <p>Resaltado lo anterior, a continuación, compartimos algunas observaciones remitidas por las Delegaturas para Riesgo de Crédito y para Fiducias de la SFC, frente al articulado y la Ley 2294 de 2023 a través de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, en los siguientes términos:</p> <p><b>I. Reflexiones sobre el articulado</b></p> <p><b>1. Objeto del Fondo Agropecuario de Garantías</b></p> <p>A través del <b>artículo 4</b> se propone la modificación del artículo 28 de la Ley 16 de 1990, esto con el fin de promover la originación del crédito por parte de fondos de capital privado y plataformas tecnológicas, a través de garantías que respalden a los productores agropecuarios a través del Fondo Agropecuario de Garantías. Por tanto, establece una diferenciación entre operaciones financieras crediticias y no crediticias de acuerdo con el sujeto originador, desconociendo que el financiamiento siempre generará una relación crediticia de forma independiente a la naturaleza legal del acreedor.</p> <p>Igualmente, el párrafo 2 señala que el fondo de garantías emitirá garantías automáticas cuando las entidades de primer piso registren operaciones ante Finagro, lo cual, puede generar un riesgo moral (conflicto de interés) a las entidades en lo relacionado con la debida diligencia de colocación, pues contarían con fondeo en redescuento y garantías automáticas para mitigar las pérdidas por riesgo de crédito.</p> <p><b>2. Línea de cadena productiva</b></p> <p>Con la propuesta de adición de un artículo nuevo a la Ley 16 de 1990 contemplada en el <b>artículo 5</b>, se establece una línea de crédito para que las entidades de primer piso utilicen recursos del redescuento para fondar a medianas y grandes empresas (no vigiladas) con el fin de que estas empresas coloquen recursos en otros productores, frente a lo cual, se pone en evidencia que se le estaría dando la calidad de colocador de crédito a empresas no vigiladas, con recursos de Finagro y no con recursos propios, lo cual podría implicar riesgos en la medida en la que dichas empresas no están vigiladas que, por citar un caso, no cuentan con requerimientos de capital ni de gestión de riesgos.</p> <p><b>3. Costos y gastos administrativos de los establecimientos de crédito</b></p> <p>En relación con el <b>Artículo 7º</b>, el cual establece que la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario tendrá la función de definir las tarifas máximas que podrán cobrar los establecimientos de crédito o entidades de primer piso que actúen como intermediarios para los desembolsos de créditos otorgados por Finagro que provengan de los títulos de desarrollo agropecuario por conceptos de administración o cualquier tipo de cobro.</p> <p>Al respecto, es pertinente señalar que el numeral 2º del artículo 218º del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF), no establece como funciones de la CNCA, la definición de los costos administrativos que los intermediarios pueden cobrar en el otorgamiento y trámite de los créditos de fomento agropecuario.</p> <p><small><sup>3</sup> Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 "Colombia potencia mundial de la vida".</small></p>
<p>Ahora bien, con respecto a dicha fijación de precios a determinados servicios financieros puede terminar generando subsidios cruzados, afectando los precios y condiciones de otros servicios ofrecidos, lo cual puede terminar desestimulando la entrada de intermediarios a estas líneas de FINAGRO y mayores costos para los micro, pequeños y medianos productores agropecuarios.</p> <p><b>4. Operaciones por parte de FINAGRO:</b></p> <p>En relación con la propuesta contemplada en el <b>numeral 4 del artículo 9</b> a través del cual se faculta a Finagro para que pueda celebrar contratos o convenios con entidades públicas o privadas nacionales o con organismos multilaterales, y también, para administrar recursos propios o externos para la ejecución de programas de financiamiento del sector rural, sin que esta gestión implique que obre como ente fiduciario, frente a lo cual debería precisarse: i) la calidad en la cual actuaría el Fondo para el manejo de los recursos de terceros, en tanto se excluye el que actúe como ente fiduciario, ii) la forma en que administraría los recursos, puesto que la actividad de administración implica aplicar el principio de separación o segregación patrimonial como sucede en las entidades que administran recursos de terceros, v.gr. Sociedades Fiduciarias, Sociedades Comisionistas de Bolsa, entre otros.</p> <p><b>5. Fiducia en garantía</b></p> <p>En cuanto a la posibilidad, contemplada en el <b>artículo 10</b>, de que Finagro administre directamente los contratos de fiducia en garantía en calidad de fiduciario sobre inmuebles rurales, únicamente para expedir certificados de garantías destinadas a respaldar créditos agropecuarios de los propietarios de dichos inmuebles, quienes obrarán como fideicomitentes, se considera que FINAGRO al ostentar la calidad de fiduciario deberá cumplir con la totalidad de las normas que se exigen a las Sociedades Fiduciarias, como las contempladas en los artículos 146 y siguientes del EOSF, lo que conllevaría a desnaturalizar las funciones propias de Finagro e imponer cargas regulatorias que podrían desbordar la capacidad de esta Banca de Desarrollo, pues es importante advertir que, según lo dispuesto por el artículo 71 numeral 5 las entidades vigiladas por la SFC quedarán facultadas exclusivamente para adelantar las actividades propias de la clase de institución financiera para la cual tengan la licencia.</p> <p>De igual manera, es menester señalar que el numeral 7 del artículo 146 del EOSF establece que toda sociedad fiduciaria que reciba fondos en fideicomiso debe mantenerlos separados del resto de los activos de la entidad, en cumplimiento del principio de separación o segregación patrimonial. En tal sentido, Finagro tendrá que llevar a cabo el cumplimiento de tal principio y, en consecuencia, ordenar que se realicen todas las adecuaciones que requiera en materia de infraestructura tecnológica, capacidad administrativa, entre otros, esto en la medida que se le están asignando funciones adicionales a las actualmente establecidas en la legislación vigente.</p> <p>Así mismo, es importante resaltar que actualmente se cuenta con la Sociedad Fiduciaria de Desarrollo Agropecuario S.A. - Fiduagraria S.A., cuya misión principal es contribuir al desarrollo sostenible del país y del sector rural y agropecuario y, es quien tiene la licencia por parte de la SFC para la celebración, ejecución y desarrollo de negocios fiduciarios en general y, todas aquellas actividades que la Ley u otras normas autoricen a realizar a las sociedades fiduciarias, por lo que esta entidad podría ser la competente para el desarrollo de lo dispuesto en el presente artículo.</p> <p><b>II. Ley 2294 de 2023 – Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026</b></p> <p>Sobre el particular, es importante señalar que con la reciente expedición del Plan Nacional de Desarrollo para la vigencia 2022 – 2026 a través de la Ley 2294 de 2023, se introdujeron modificaciones relevantes a las diferentes normas regulatorias de los créditos agropecuarios y las condiciones para el</p>	<p>reconocimiento de éstos, con el fin de fortalecer la Comisión Nacional de crédito Agropecuario y las líneas de crédito que de allí se derivan.</p> <p>Por lo que, se considera importante que se analicen armónicamente las disposiciones que se buscan modificar mediante el Proyecto de Ley frente a lo recientemente aprobado por el Congreso de la República en la Ley 2294 de 2023 en relación con las funciones asignadas a Finagro, las inversiones a través de los Títulos de Desarrollo Agropecuario y la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario, para evitar incurrir en contradicciones que deriven en una inseguridad jurídica. Lo anterior, teniendo en cuenta que el Plan Nacional de Desarrollo para la vigencia 2022 – 2026 marca los lineamientos para el crecimiento del país y es la hoja de ruta para el desarrollo de los objetivos establecidos por el Gobierno nacional para este cuatrienio, dentro de los cuales, se encuentran la democratización del crédito y la educación financiera, especialmente en el sector agropecuario y rural.</p> <p>Quedamos atentos para resolver cualquier inquietud sobre el particular, reiterando nuestra disposición de apoyar la actividad legislativa, desde una perspectiva técnica y dentro de las competencias de esta Superintendencia.</p> <p>Cordialmente,</p> <p style="text-align: right;">Firmado digitalmente por: ERNESTO MURILLO LEÓN Fecha: 2023/12/04 - 17:10:19 COT</p> <p style="text-align: center;"><b>ERNESTO MURILLO LEÓN</b></p>

**C O N T E N I D O**

<p>Gaceta número 1734 - Martes, 5 de diciembre de 2023</p> <p style="text-align: center;"><b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PROYECTOS DE LEY</b></p> <p>Proyecto de Ley número 297 de 2023 Cámara, por medio de la cual se definen y establecen los requerimientos para la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en los vehículos automotores.....</p> <p>Proyecto de Ley número 314 de 2023 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones para reducir los volúmenes de residuos eléctricos y electrónicos en Colombia. ....</p> <p>Proyecto de Ley número 321 de 2023 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio genético nacional la raza autóctona del caballo de diagonales colombianos con sus tres andares: trote y galope</p>	<b>Págs.</b>	<p>colombianos, trocha y galope colombianos y trocha colombiana, y se dictan otras disposiciones.....</p> <p style="text-align: center;"><b>CARTAS DE COMENTARIOS</b></p> <p>Carta de comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto propuesto para cuarto debate al Proyecto de Ley número 330 de 2022 Cámara, 167 de 2022 de Senado, por el cual se prioriza los recursos de créditos al sector primario en Colombia y se dictan otras disposiciones.....</p> <p>Carta de comentarios de la Superintendencia Financiera de Colombia con el informe de ponencia para cuarto debate al Proyecto de Ley número 330 de 2022 Cámara - 167 de 2022 Senado, por el cual se prioriza los recursos de créditos al sector primario en Colombia y se dictan otras disposiciones.....</p>	<b>Págs.</b>	10	15	17
	1					
	7					