



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 140

Bogotá, D. C., jueves, 20 de febrero de 2025

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA
PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 303 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000
y se dictan otras disposiciones adoptan medidas
para la protección de los ciclistas.*

Bogotá, D. C., 3 de febrero de 2025

Doctor

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Informe de Ponencia Positiva para el Proyecto de Ley número 303 de 2024, por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones adoptan medidas para la protección de los ciclistas.

Respetado señor presidente:

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedo a rendir Informe de PONENCIA POSITIVA para Primer Debate al **Proyecto de Ley número 303 de 2024, por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones adoptan medidas para la protección de los ciclistas.**

Cordialmente,


JULIÁN DAVID LÓREZ TENORIO
Coordinador ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA
PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE
REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 303 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000
y se dictan otras disposiciones adoptan medidas
para la protección de los ciclistas.*

I. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley tiene por objeto modificar los tipos penales de omisión de socorro (artículo 131 de la Ley 599 de 2000) y de homicidio culposo agravado delitos ya tipificados en el Código Penal, para incluir condiciones de mayor punibilidad en los eventos que se presenten siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas. Asimismo, se establece la eliminación y reducción de los beneficios judiciales y administrativos (condena de ejecución condicional, la libertad condicional, las medidas de aseguramiento no privativas de la libertad, entre otras), para quienes estén siendo investigados o procesados penalmente por estos hechos.

II. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto, de iniciativa de los honorable Representante Héctor David Chaparro Chaparro, honorable Representante Néstor Leonardo Rico Rico, honorable Representante Germán Rogelio Rozo Anís, honorable Representante Carlos Felipe Quintero Ovalle, honorable Representante Andrés Eduardo Forero Molina, honorable Representante Leonardo de Jesús Gallego Arroyave, honorable Representante Álvaro Henry Monedero Rivera, honorable Representante Hugo Alfonso Archila Suárez, honorable Representante Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso, honorable Representante Julián Peinado Ramírez, honorable Representante Juan

Camilo Londoño Barrera, honorable Representante *Julián David López Tenorio*, radicado en la Secretaría General de Cámara el día 9 de noviembre de 2024, asignándole el número 302 de 2024 Cámara y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1528 de 2024.

A través del C.S.C.P. 3.6-815-2024 de fecha 21 de noviembre de 2024 la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes me designó ponente coordinador del mencionado proyecto de ley.

III. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

En los antecedentes podemos encontrar que cursó en la honorable Cámara de Representantes el **Proyecto de Ley número 246 de 2020, el cual llevaba por título por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los ciclistas en el país y se dictan otras disposiciones**. Cuya iniciativa fue presentada por honorable Senador *Carlos Eduardo Guevara Villabón*, honorable Senadora *Aydeé Lizarazo Cubillos*, honorable Senador *Manuel Antonio Virgüez Piraquive*, honorable Senador *Andrés García Zuccardi*, honorable Senador *Alejandro Corrales Escobar*, honorable Representante *Irma Luz Herrera Rodríguez*, honorable Representante *Jezmi Lizeth Barraza Arraut*, honorable Representante *Jorge Enrique Benedetti Martelo*, honorable Representante *Luvi Katherine Miranda Peña*, honorable Representante *Juan Carlos Lozada Vargas*, honorable Representante *Esteban Quintero Cardona*, honorable Representante *Alejandro Alberto Vega Pérez*, honorable Representante *Elizabeth Jay-Pang Díaz*, honorable Representante *Rodrigo Arturo Rojas Lara*, la cual no prosperó en su primer debate.

Posteriormente para el 2021 se presenta el Proyecto de Ley número 514 de 2021, cuyo autor es el honorable Senador *Andrés García Zuccardi*, el cual llevaba por título, *por medio de la cual se establece el día nacional en recuerdo a ciclistas víctimas de accidentes viales*. El cual tampoco llegó a ser Ley de la República.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como objetivo brindar mayores garantías concretas para los ciclistas y quienes se movilizan en monopatines eléctricos del país, iniciando con infraestructura óptima y necesaria para estos actores viales con esto incentivando a el uso de la bicicleta y los monopatines eléctricos como medio de transporte y para los deportistas tranquilidad para su práctica deportiva, toda vez que en los últimos años ha sido severamente golpeados, afectando la confianza de estos para llevar a cabo la práctica deportiva o simplemente movilizarse a sus trabajos e instituciones educativas. Ahora bien, estando en sintonía con el aumento punitivo, el cual es necesario buscando la disminución de las acciones temerarias que se han presentado y con esto mejorar un impacto favorable y concreto para la seguridad vial de los ciclistas.

V. FUNDAMENTO JURÍDICO

El Congreso de la República en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial, las

conferidas en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, busca establecer por medio de esta ley proteger y fomentar el cuidado con los ciclistas.

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal¹, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos datos, en Colombia la cifra de siniestros de tránsito para 2023 dejaron 8.546 personas fallecidas (1.471 mujeres, 6.967 hombres y 2 indeterminados), representando el 28.7% del total de muertes violentas en el país. De esta cifra, 2.411 casos se presentaron en una población joven entre los 18 y 28 años. Si miramos las cifras por capitales, en el caso de Boyacá la siniestralidad vial es preocupante, pues para el 2023 las muertes violentas por accidentes de tránsito representaron el 44.8% del total de los casos.

Frente al año 2022 se presentó un incremento de 139 casos, es decir, un 1.67%, situación que preocupa si se tiene en consideración que hasta febrero de 2024² ya se tenían 1.255 casos de muertes violentas por eventos de transporte.

Ahora, frente a los casos de lesiones no fatales, durante el 2023 se presentaron 29.495 (18.253 hombres y 11.242 mujeres) casos de lesiones en eventos de transporte, siendo la tercera causa de mayor número de lesiones a nivel nacional según Medicina Legal. En lo corrido del 2024, hasta el mes de febrero se tenía una cifra de 2.641 casos de lesiones no fatales en eventos de transporte, cifra que a pesar de ser menor a la de 2023, sigue siendo alta.

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en respuesta a cuestionario de citación a debate de Control Político (Proposición número 38 de 2023³), “la siniestralidad vial es un problema de salud pública por ser la segunda causa de muerte violenta en el país. Situación que afecta en mayor magnitud al segmento juvenil del país. Por tercera década consecutiva los siniestros de tránsito fueron la principal causa de mortalidad para los niños y jóvenes entre 10 y 24 años en Colombia (Organización Panamericana de la Salud, 2021). La población joven tiene mayor tasa de mortalidad por siniestralidad vial y es más acentuado en los varones, tanto en ciudades principales como en municipios de menos de 500.000 habitantes”.

Según esta misma entidad entre 2009 y 2023 se ha presentado un incremento exponencial de los actores viales - ciclistas fallecidos en las vías, pasando de 361 casos en 2017 a 448 en 2023, es decir un incremento del 24%⁴.

¹ Tomado de: https://www.medicinalegal.gov.co/documentos/20143/879499/Boletin_diciembre_2023_.pdf

² Tomado de: https://www.medicinalegal.gov.co/documentos/20143/1003294/Boletin_febrero_2024.pdf

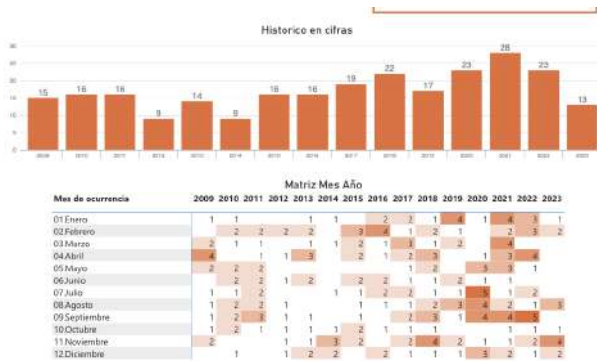
³ Tomado de: <https://www.camara.gov.co/comision/comision-sexta-ode-transportes-y-comunicaciones/control-politico#menu>

⁴ Tomado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

Departamento	2023	Total
Bogota Dc	73	73
Cundinamarca	68	68
Valle Del Cauca	56	56
Antioquia	41	41
Tolima	24	24
Meta	23	23
Cordoba	17	17
Atlantico	15	15
Risaralda	15	15
Boyaca	13	13
Cesar	13	13
Bolivar	12	12
Narino	12	12
Huila	11	11
Magdalena	11	11
Norte Santander	10	10
Cauca	9	9
Santander	8	8
Caldas	7	7
Quindio	6	6
Arauca	5	5
Casanare	4	4
Sucre	3	3
La Guajira	2	2
Putumayo	2	2
Caqueta	1	1
Guaviare	1	1
Total	462	462

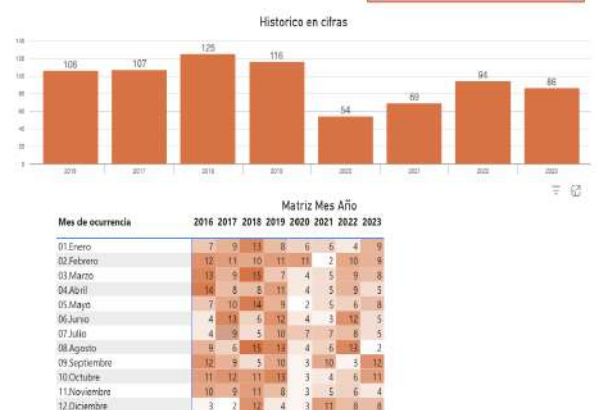
Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - cifras finales

En el histórico de cifras se logra evidenciar la gravedad de la situación de seguridad vial. Entre el 2009 y el 2023 han fallecido 2.844 personas en el departamento. En ese mismo periodo se tiene que 256 fueron ciclistas.



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - cifras finales

En cuanto a lesionados las cifras son más altas. Se tiene que en ese periodo de 15 años han resultado heridas cerca de 7.124 personas de los cuales 757 fueron ciclistas.



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - cifras finales

Por su parte, en Boyacá según **cifras preliminares de 2024**, han muerto 137 personas en siniestros viales, de las cuales 9 fueron ciclistas, esto es casi un 10% de los casos. Cifra que representa un incremento del 200% respecto al mismo periodo del año pasado.

UsuarioVia	Año 2023	Año 2024	Variacion	V%
Usuario de moto	53	77	24	45,28 %
Usuario de bicicleta	3	9	6	200,00 %
Usuario de V.Individual	24	25	1	4,17 %
Usuario T.Pasajeros	3	4	1	33,33 %
Usuario de otros	1	1	0	0,00 %
Usuario T.Carga	7	1	-6	-85,71 %
Peatón	28	20	-8	-28,57 %
Total	119	137	18	15,13 %

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - cifras año en curso

En lo que refiere a personas lesionadas se tienen cifras del 2024 de 587 actores viales lesionados, de los cuales 44 fueron ciclistas, misma cifra que se tenía para el 2023.

UsuarioVia	Año 2023	Año 2024	Variacion	V%
Usuario de moto	212	294	82	38,68 %
Peatón	118	128	10	8,47 %
Usuario de otros	1	3	2	200,00 %
Usuario de bicicleta	44	44	0	0,00 %
Usuario T.Pasajeros	23	23	0	0,00 %
Sin Información	1		-1	-100,00 %
Usuario T.Carga	13	5	-8	-61,54 %
Usuario de V.Individual	107	90	-17	-15,89 %
Total	519	587	68	13,10 %

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - cifras año en curso

Un dato que llama poderosamente la atención es que en la matriz de colisión se evidencia que los siniestros donde se ven afectados los ciclistas se presentan mayoritariamente con motocicletas, vehículos de transporte particular, de carga y de pasajeros.

UsuarioVia	Bicicleta	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	1	3				1	5		10
Usuario de bicicleta		2				1	3	1	7
Usuario de moto	1	7	8	15			10	4	35
Usuario de otros			1						1
Usuario de V.Individual		15	3	2		3			23
Usuario T.Carga			1						1
Usuario T.Pasajeros			4						4
Total	1	11	12	29	37	3	21	5	137

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - cifras preliminares

De otra parte según cifras del ADRES, en 2017 los carros fantasmas produjeron un número de afectados de 99.836 personas, que se presentaron principalmente en Bogotá, D. C. (18.511 víctimas), Atlántico (17.312), Valle (14.993), Córdoba (7.832) y Magdalena (6.444)⁵. Más recientemente, la misma

⁵ Tomado de: <https://servicios.adres.gov.co/Todas-Las-Noticias/Post/6049/Las-víctimas-de-carros-fantasmas->

entidad ha mencionado que tan solo en el mes de enero de 2024 se radicaron 59.406 reclamaciones por accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados o sin póliza SOAT, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas y los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud⁶. Del total de reclamaciones radicadas el 99,85% son por accidentes de tránsito, donde el 52,27% corresponden a vehículos fantasmas, que en representan \$53.134 millones.

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos, en Colombia la cifra de accidentes de tránsito “supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas– los más afectados representando, en la actualidad, más del 80% de las víctimas sobre el total de los casos”⁷.

Ante ese grave y creciente panorama de siniestralidad vial se hace necesario incentivar la estructuración de una ley que penalice más fuertemente en Colombia, el hecho de dejar abandonado una víctima o el conducir un vehículo automotor bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con exceso de velocidad, como quiera que los procesos administrativos y pedagógicos no han logrado generar un impacto social y reducción de siniestralidad de manera eficiente, y por ello no se ha logrado generar conciencia en el imaginario colectivo, en el sentido que los procedimientos con sanciones pecuniarias no han resuelto de fondo la irresponsabilidad y falta de cultura vial. Aunado al hecho de que la configuración de los tipos penales de homicidio culposo pocas veces logra generar condenas ejemplares y efectivas para este tipo de actuaciones y que permitan que los actores viales asuman un correcto abordaje de las normas de tránsito, como quiera que la mayoría de siniestros viales, son causados por fallas humanas y que es muy bajo el porcentaje que se producen por factores mecánicos.

De las cifras expuestas se puede afirmar que los controles viales y las campañas de prevención actuales, no han logrado el efecto deseado de reducción de muertes y lesiones y por el contrario día a día la intolerancia en la vía hace que se produzcan mayores cifras de siniestros (algunos de manera deliberada), pues la laxitud normativa ha permitido que los infractores utilicen las mismas normas para evitar condenas o acceder a beneficios y subrogados y evitar la sanción penal a la que son acreedores.

Colombia y el mundo han visto un creciente incremento del uso de la bicicleta como medio principal de transporte. De acuerdo con la encuesta de la multinacional Ipsos, el uso de la bicicleta se ha vuelto más frecuente en Colombia, al menos 37% de los adultos en el país usa la bicicleta por lo menos una vez a la semana, y para 16% de los colombianos es su principal medio de transporte.

Esa misma encuesta señala que en Colombia cerca de un 21% de los consultados manifestó que no tiene acceso a un carro, mientras que el promedio global es del 16%. Por su parte el 17% de los colombianos encuestados afirmaron que utilizan la bicicleta como medio de transporte para ir a su lugar de trabajo o a sus estudios, pero únicamente un 10% accede a los sistemas públicos de bicis compartidas. Se afirma que Colombia tiene la cuarta mayor proporción de personas que usan la bicicleta para el ejercicio 33%, solo por detrás de China e India, ambos con el 45%, y Polonia, que es primero con el 61%⁸. Según encuesta de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá, tan solo en la capital en 2015 se realizaron 880.367⁹ viajes al día en ciclo¹⁰, cifra que se aumentó en un 39,1%, para el 2019, donde se realizaron 1.17 millones de viajes diarios en este medio.

De otra parte, según registra la base de datos de Pedestrian and Bicycle Information Center, son más de 110 ciudades las que hoy buscan que la bicicleta sea la opción principal de transporte y por esto han aumentado su capacidad en infraestructura.

En Filadelfia, Estados Unidos, se ha presentado un aumento de más de 150% en el número de viajes luego de habilitar ciclovías provisionales. En Nueva York el alza de viajes es de 67%.

En Alemania, 133 ciudades han solicitado la implementación de carriles emergentes especiales para bicicletas en medio de pandemia y hoy se están rediseñando las marcas viales ya que los ciclistas exigen más espacio para distanciarse físicamente en sus viajes al trabajo.

En el caso de Francia, se creó una comisión urgente para que la bicicleta sustituya al transporte público tras la cuarentena que tiene fin el 11 de mayo de 2020.

Estas cifras denotan la necesidad de incrementar las acciones encaminadas a proteger a esta creciente población que se transportan a través de este medio, preparando, formando y capacitando a los actores viales con el apoyo del Estado incluida la creación de una política pública sobre el particular.

le-costaron-al-Estado-156-610-millones-en-2017

⁶ Tomado de: <https://www.rcnradio.com/colombia/mas-del-52-de-las-reclamaciones-ante-la-adres-fueron-de-accidentes-por-vehiculos-fantasma>

⁷ Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis, 2018.

⁸ Tomado de: <https://www.bloomberglinea.com/2022/05/30/uso-de-la-bicicleta-en-colombia-es-uno-de-los-mayores-de-latam-a-pesar-de-riesgos/>

⁹ Tomado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-el-2023-sera-recordado-como-el-ano-de-la-bici>

¹⁰ Tomado de: <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/beneficios-tributarios-que-tienen-las-empresas-que-incentiven-el-uso-de-la-bicicleta-3472477>

Por todo lo expuesto se considera pertinente y relevante ajustar el rango punitivo de los delitos, incluyendo en el homicidio culposo y la omisión de socorro agravantes cuando las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o condicionando vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito.

DELITO	PENA
<p>Artículo 131. <i>Omisión de socorro.</i> El que omitiere, sin justa causa, auxiliar a una persona cuya vida o salud se encontrare en grave peligro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a setenta y dos (72) meses.</p> <p><u>Si la omisión se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con violación a las normas de tránsito, las penas se aumentarán de una tercera parte a la mitad.</u></p>	<p>32 meses a 72 meses = 2.6 años. – 6 años</p> <p>32 (incrementó 1/3) a 72 meses (incrementó 1/2) = <u>42.6 meses -3.5 años a 108 meses – 9 años.</u></p>
<p>Artículo 110. <i>Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo.</i> La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p><u>7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor.</u></p>	<p>Homicidio Culposo: 32 meses a 108 meses.</p> <p>32 meses (incrementó 1/2) a 108 meses (incrementó al Doble) = <u>48 meses -4 años a 216 meses – 18 años.</u></p>

Este proyecto busca desarrollar el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, que dispuso fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, para lo cual propuso la creación del Programa de Fomento al uso de la Bicicleta (PFUB), en cabeza del Ministerio de Salud y Protección Social y, el Ministerio de Transporte, quienes articularon con las entidades territoriales y la sociedad civil, las acciones pertinentes con el fin de aumentar la infraestructura

vial para las bicicletas en los municipios, así como promover la creación de asociaciones público-privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, así como, el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y, el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

Desde el punto de vista constitucional, este proyecto se fundamenta en dos derechos: el derecho a la seguridad personal y el derecho a la libre locomoción. En cuanto al derecho a la seguridad personal, la Corte ha fijado su alcance en múltiples oportunidades y ha establecido: “Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.

El carácter de valor constitucional, se colige del preámbulo de la Constitución, al indicar que fue voluntad del pueblo soberano asegurar la vida, la convivencia y la paz, y del artículo 2º, según el cual las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. De esta manera, ha estimado que la seguridad se constituye en uno de los puntos cardinales del orden público, en tanto garantía de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de las personas que habitan el territorio nacional.

También, ha precisado que la seguridad es un derecho colectivo, es decir, un derecho que asiste en forma general a todos los miembros de la sociedad, quienes se pueden ver afectados por circunstancias que pongan en riesgo bienes jurídicos colectivos tan importantes para el conglomerado social, como el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y salubridad públicas, la moral administrativa, el medio ambiente o la libre competencia económica (Art. 88, C. P.).

Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquel que faculta a las personas para recibir protección adecuada por parte de las autoridades, cuando quiera que estén expuestas a [amenazas] que no tienen el deber jurídico de tolerar; por rebasar estos los niveles soportables de peligro implícitos en la vida en sociedad; en esa medida el derecho a la seguridad constituye una manifestación del principio de igualdad ante las cargas públicas, materializa las finalidades más básicas asignadas a las autoridades del Constituyente, garantiza la protección de los derechos fundamentales de los más vulnerables, discriminados y perseguidos, y manifiesta la primacía del principio de equidad”¹¹.

La Corte también ha fijado un deber a cargo del Estado, que consiste en identificar las amenazas a la seguridad personal de los ciudadanos que se encuentren en una situación vulnerable y tomar las

¹¹ Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M. P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

medidas necesarias para protegerlos. En palabras de la Corte:

“(...) el reconocimiento y la efectividad del derecho a la seguridad personal, imponen al Estado una carga prestacional significativa dependiendo del grado y el tipo de amenaza existente en cada caso, razón por la cual el legislador juega un papel importante a la hora de precisar el contenido de este derecho mediante programas, procedimientos, medidas e instituciones dispuestas para tal fin”¹².

En cuanto al derecho de libertad de locomoción, la Corte ha señalado:

“El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental” radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos. Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

(...) en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de moverse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”¹³.

En el mismo sentido, en la Sentencia C-969 de 2012, la Corte, en reiteración de jurisprudencia, advirtió:

“(...) la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción,

circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales.

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”¹⁴.

En consecuencia, en virtud de lo anterior, es posible concluir que el legislador tiene a su cargo la obligación de velar por la seguridad de todos los actores viales, como es el caso de los ciclistas.

A manera de conclusión, podemos asegurar que la problemática de siniestralidad vial en Colombia ha generado una “demanda social” para implementar ajustes en la dosificación y tratamiento punitivo de ciertos tipos penales. Esta medida responde al creciente número de accidentes donde ciclistas y peatones resultan afectados debido a la imprudencia de los conductores. Además, se enfatiza que, en casos de abandono, lo que se pretende castigar es “la maldad intrínseca de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, y la falta de solidaridad con las víctimas”. Este enfoque busca no solo reducir la incidencia de estos trágicos eventos, sino también fomentar una cultura de responsabilidad y empatía en las vías del país. Acciones como estas han sido el sustento para adelantar transformaciones legislativas en países como España¹⁵, donde se han creado tipos penales dirigidos a sancionar este tipo de acciones imprudentes y desprovistas de todo interés y solidaridad por la vida de actores viales vulnerables, como los ciclistas.

Con esta propuesta legislativa se busca no solo reducir la siniestralidad vial y proteger a los ciclistas, sino también promover una cultura de respeto y solidaridad en las vías del país, garantizando que todos los actores viales puedan convivir de manera segura y respetuosa participando en la construcción de las políticas públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital.

VI. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Este proyecto de ley propone hacer más severas las penas de quienes están amenazando la integridad y la tranquilidad de los ciclistas del

¹² *Ibid.*

¹³ Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M. P. María Victoria Calle Correa.

¹⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M. P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

¹⁵ Tomado de: <https://ciclosfera.com/a/carcel-atropellar-ciclista>

país, en el entendido de imprudencial viales o posibles conductas dolosas o preterintencionales, generando zozobra en quienes la realizan el deporte del ciclismo bien sea aficionado o profesional, pero también en quienes escogieron o les tocó utilizar la bicicleta como medio de transporte, a sus trabajos o instituciones educativas, algunos de ellos menores de edad.

Por otro lado, también incita al Gobierno nacional a la mejora de la maya vial, pero también la mejora y creación de la infraestructura para la movilidad de estos actores viales, quienes están en cumplimiento de la descontaminación del aire, utilizando este medio de transporte en algunos casos dejando a un lado el uso de automotores y ayudando al cambio climático, bandera nata de ese gobierno.

En conclusión, es importante llevar esta discusión a los diferentes actores mediante este proyecto de Ley y que como legisladores empecemos a preocuparnos por necesidades que está presentando nuestro entorno, que constantemente está mutando y en donde están apareciendo nuevas formas de violencia y donde en un país donde somos potencia para los deportistas ciclismo y en donde se le está apostando por medio del Gobierno nacional a la energías limpias y a detener el cambio climático, necesita proteger a estos actores viales con mayor severidad en las penas, pero a su vez con la creación y mejora de la infraestructura vial para su movilidad y práctica.

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, *por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992*, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

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

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

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

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

Sobre el asunto la sala plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que *per se* el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera un beneficio actual, directo y particular para los congresistas que participen en su discusión y votación, toda vez que el objetivo del proyecto de ley es de carácter general, esto es, su alcance coincide o se fusiona con los intereses de los electores, de conformidad con el literal a) del inciso segundo del artículo 286 de la Ley 5ª de 1992.

VIII. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento al artículo 7ª de la Ley 819 de 2003 “Análisis del impacto fiscal de las normas”. Debemos señalar que, los gastos que se generen de la presente iniciativa legislativa se deben entender como incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión al cual haya lugar. Así las cosas, posterior a la promulgación del presente proyecto de ley, el Gobierno nacional deberá promover y realizar acciones tendientes a su ejercicio y cumplimiento, lo anterior con observancia de la regla fiscal y el marco fiscal de mediano plazo.

De conformidad con lo anterior, resulta importante citar un pronunciamiento de la Corte Constitucional acerca del tema, el cual quedó plasmado en la Sentencia C-490 del año 2011, en la cual señala a renglón seguido.

“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en **tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes.** Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la

función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático”¹⁶(Negrillas propias).

En el mismo sentido resulta importante citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-502/2007, en el cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en una barrera, para que las corporaciones públicas (congreso, asambleas y concejos) ejerzan su función legislativa y normativa:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesionó seriamente la autonomía del Legislativo¹⁷.”

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirán a concederle una forma de poder de veto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento”.


De conformidad con lo anterior, y como lo ha resaltado la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal de las iniciativas parlamentarias que se presenten no puede ser una barrera para establecer disposiciones normativas que requieran gastos fiscales. Mencionando además que si bien compete a los congresistas y a ambas cámaras del Congreso de la República la inexorable responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede ocasionar al erario, es claro que es el Gobierno nacional a través del Ministerio de Hacienda, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros de la Rama Legislativa la inviabilidad financiera del proyecto de ley que en su momento se estudie, en este caso el que nos ocupa.

Conforme a lo anterior se solicitó al Ministerio de Hacienda, concepto sobre el presente proyecto de Ley, toda vez que se considera que el presente proyecto no implica impacto fiscal negativo para el presupuesto nacional.

IX. PROPOSICIÓN

Presento **PONENCIA POSITIVA al Proyecto de Ley número 303 de 2024 Cámara**, por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones adoptan medidas para la protección de los ciclistas, y solicitamos a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes dar primer debate.

Cordialmente,


JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones adoptan medidas para la protección de los ciclistas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar acciones para la protección de los ciclistas en las vías del territorio nacional, se incluyen medidas punitivas para incrementar las sanciones y reducir los beneficios judiciales y administrativos para quienes causen siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas.

Artículo 2°. Infraestructura segura para ciclistas. Las autoridades departamentales, municipales y distritales deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas, incluyendo ciclovías, señalización específica y espacios de estacionamiento para bicicletas. Se articularán acciones con las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.

En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales incorporarán en sus planes de movilidad, de seguridad, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores sobre la construcción de ciclorrutas en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, para incluir a las bicicletas de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente en ese modo de transporte.

Parágrafo 1°. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo las entidades territoriales elaborarán el plan maestro de ciclorrutas, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT O EOT.

Parágrafo 2°. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de ciclorrutas, que deberán ser adoptados y ejecutados por los correspondientes planes de desarrollo departamentales y municipales.

Parágrafo 3°. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno nacional fijará los criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.

¹⁶ Sentencia C-490 del año 2011.

¹⁷ Sentencia C-502 de 2007.

Artículo 3°. Articulación de políticas públicas.

El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional Movilidad Urbana y Regional y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta; dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley. Igualmente se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad de tránsito y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a media y largo plazo. Para esto se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto en del orden nacional, como territorial.

Artículo 4°. El Gobierno nacional, departamental, municipal y distrital garantizarán la participación de las fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas para los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022, *por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes*, el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas como actores viales vulnerables.

Artículo 5°. Adiciónese un inciso al artículo 131 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 131. OMISIÓN DE SOCORRO.

El que omitiere, sin justa causa, auxiliar a una persona cuya vida o salud se encontrare en grave peligro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a setenta y dos (72) meses.

Si la omisión se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con violación a las normas de tránsito, las penas se aumentarán de una tercera parte a la mitad. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor”.

Artículo 6°. Adiciónese un numeral al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

(...)


7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor”.

Artículo 7°. Exclusión beneficios y subrogados. Cuando se trate de los delitos de homicidio culposo agravado por el numeral 7 del artículo 110 de la Ley 599 de 2000 o del inciso segundo del delito de omisión de socorro no podrán conceder ningún tipo de beneficios y subrogados penales o mecanismos sustitutivos de la pena privativa de la libertad sea judicial o administrativo.

Si hubiere mérito para proferir medida de aseguramiento en los casos del artículo 306 de la Ley 906 de 2004, esta consistirá siempre en detención en establecimiento de reclusión. No serán aplicables en estos casos las medidas no privativas de la libertad.

Artículo 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.


JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente.

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 5 de febrero de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. Proyecto de Ley No. 303 DE 2024 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 599 DE 2000 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS."

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO y HERNANDO GONZÁLEZ

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 014 / 25 del 5 de febrero de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CARTA DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL TEXTO PROPUESTO EN LA PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 308 DE 2023 CÁMARA

por medio del cual se actualiza el impuesto al consumo de cigarrillos y tabaco elaborado, y se dictan otras disposiciones.

2. Despacho del Viceministro General

Honorable Congresista

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carrera 7 No. 8-68 Bogotá D. C.

Radicado: 2-2025-010530

Bogotá D. C., 19 de febrero de 2025 12:05

Radicado entrada número Expediente 7258/2025/
OFI

Asunto: Comentarios al texto propuesto en la ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley número 308 de 2023 Cámara, por medio del cual se actualiza el impuesto al consumo de cigarrillos y tabaco elaborado, y se dictan otras disposiciones.

Respetado Presidente:

De manera atenta, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003¹ y en respuesta a la solicitud de emitir concepto de impacto fiscal elevada por el honorable Representante *Armando Antonio Zabarain D'Arce*, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) al texto de ponencia para segundo debate al proyecto de ley del asunto en los siguientes términos:

El proyecto de ley del asunto, de iniciativa Congresional, de acuerdo con lo contemplado en su artículo 1°, tiene por objeto "(...) *incluir en la tributación nacional las nuevas metodologías de consumo de tabaco y de nicotina que se han desarrollado por la industria en los últimos años como soluciones líquidas (con o sin nicotina) consumidas por medio de cigarrillos electrónicos o vapeadores, incluidas aquellas contenidas en cigarrillos electrónicos desechables y recargables, el consumo de combustibles de tabaco calentado o de cualquier otro producto de tabaco consumido mediante modalidades sin combustión, al igual que propender por el desincentivo de su consumo*"².

Respecto de esta iniciativa, en primer lugar, se observa que el artículo 2° pretende la modificación

del artículo 207 de la Ley 223 de 1995³, quedando así:

“Artículo 207. Hecho Generador. Está constituido por el consumo de cigarrillos y tabaco elaborado en la jurisdicción de los departamentos.

También estará gravado con este impuesto, el consumo de soluciones líquidas (con o sin nicotina) consumidas por medio de cigarrillos electrónicos o vapeadores, incluidas aquellas contenidas en cigarrillos electrónicos desechables y recargables, el consumo de combustibles de tabaco calentado o de cualquier otro producto de tabaco consumido mediante modalidades sin combustión, en la jurisdicción de los departamentos y del Distrito Capital.

El impuesto que se genere por estos productos deberá declararse y pagarse conforme a lo establecido en el artículo 213 de la presente ley, en el formulario de declaración que para el efecto defina el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Frente al particular, es preciso advertir que, en relación con los consumibles de tabaco calentado, esos productos son asimilables a los cigarrillos, motivo por el cual desde ese año están siendo gravados con el impuesto al consumo de cigarrillos y tabaco elaborado.

Dicho lo anterior, el incluirlos como nuevos productos podría crear inquietudes respecto de su sujeción al impuesto desde el año 2018 y el consecuente riesgo de solicitudes de devolución ante los departamentos. Así las cosas, se sugiere que no se incluyan esos productos en la modificación.

Sin perjuicio de ello, y si se insiste en que estos productos se mantengan en el proyecto de ley, se recomienda que, con el ánimo de evitar la controversia, se incluya un párrafo en el siguiente sentido: **“Los consumibles de tabaco calentado continuarán gravados con el Impuesto al consumo de cigarrillos y tabaco elaborado en los términos previstos en la presente ley”**.

Aunado a lo anterior, se considera pertinente que se modifique también lo normado en el artículo 212 de la Ley 223 de 1995, modificado por el artículo 143 de la Ley 2010 de 2019, en el sentido de precisar que la participación del Distrito Capital en el recaudo del impuesto de productos nacionales y su titularidad respecto del impuesto de productos extranjeros, incluye, además del consumo de cigarrillos y tabaco elaborado, el consumo consumibles de tabaco

¹ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones

² *Gaceta del Congreso* número 659 de 2024. Pag. 14.

³ Por la cual se expiden normas sobre racionalización tributaria y se dictan otras disposiciones.

calentado⁴ y soluciones líquidas (con o sin nicotina) consumidas mediante vapeadores o dispositivos electrónicos similares.

Igualmente, se considera que podría proponerse un incremento en las tarifas actuales dado que *“La Comisión de Estudio del Sistema Tributario Territorial realizó una comparación con otros países de América, identificando que en Colombia los impuestos que gravan el consumo de cigarrillos son bajos como proporción del precio final: por ejemplo, en Chile el 81,6% del precio de la cajetilla corresponde a impuesto, mientras que, en Colombia la proporción es de 49,5%; para Canadá una cajetilla de cigarrillos cuesta en promedio cinco veces más que en Colombia. (...) De forma similar, en Colombia, en 2016, se estableció un impuesto que en 2017 llegó a 1.400 pesos y en 2018 a 2.100 pesos para cada caja de 20 cigarrillos, además de un 10% sobre el precio de venta al público. (...) De lo anterior se puede identificar que en algunos países el impuesto al consumo es más alto, lo cual ha generado un recaudo mayor, pero también orientado a reducir el tabaquismo desde temprana edad como política pública de prevención. Razón, por la cual generar aumentos en las tarifas, ha generado en varios países la reducción al tabaquismo⁵”*.

Ahora bien, el establecimiento de tarifas de consumibles de tabaco calentado y soluciones líquidas en gramos y mililitros, respectivamente, puede dificultar las labores de determinación y fiscalización del impuesto, ya que para esos efectos los departamentos y el Distrito Capital estarán supeditados a la información que provenga de los productores y/o distribuidores de esa clase de productos, dadas las dificultades que implica conocer el verdadero contenido en peso y volumen de esos productos, pues la determinación debería hacerse del contenido real del tabaco o del líquido, es decir, del contenido y no del continente (papel o cartucho).

En esa misma línea, bien pueden generarse discusiones en torno a si la determinación del impuesto se hace tomando el peso o volumen únicamente del producto en sí mismo, o del consumible en su totalidad.

Y es que lo anterior no es de poca valía, puesto que la realidad de estos productos es que el contenido de tabaco o de la solución puede

ser muy bajo en proporción a la totalidad del consumible.

Por lo anterior, se sugiere que se fije una tarifa en Unidad de Valor Tributario (UVT) por cada consumible indistintamente de su peso o volumen, de manera que se faciliten las labores de administración y control del impuesto por parte de los departamentos, y la tarifa se actualice año tras año de manera automática sin necesidad de la intervención de ninguna entidad del Estado para esos efectos.

Finalmente, frente al artículo 4°, el cual modifica el parágrafo 1° del artículo 6° de la Ley 1393 de 2010, no resulta claro cómo se determinará el componente ad valorem con base en cada gramo de tabaco o mililitro de solución, cuando la tarifa de ese componente es en términos porcentuales (10%). Ahora bien, de decidirse que fuera sobre el impuesto al consumo específico de esos productos (como el rape), podría resultar que ese componente no fuera nada significativo.

Por todo lo expuesto, este Ministerio solicita que se tengan en cuenta las anteriores consideraciones y manifiesta muy atentamente la voluntad de colaborar con la actividad legislativa en términos de la responsabilidad fiscal vigente y política macroeconómica.

Cordialmente,

JOSÉ ALEJANDRO HERRERA LOZANO
 Viceministro General
 Ministerio de Hacienda y Crédito Público
 DAF/OAJ

Con Copia: Dr. Jaime Luis Lacouture Peñalosa, secretario general de la Cámara de Representantes

CONTENIDO

Gaceta número 140 - Jueves, 20 de febrero de 2025

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de Ponencia Positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 303 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones adoptan medidas para la protección de los ciclistas. 1

CARTA DE COMENTARIOS

Carta de comentarios Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto propuesto en la ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley número 308 de 2023 Cámara, por medio del cual se actualiza el impuesto al consumo de cigarrillos y tabaco elaborado, y se dictan otras disposiciones 11

⁴ En el caso en que decida mantenerse este producto en el proyecto.

⁵ Grupo de Estudios – Dirección General de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.