



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 - Nº 895

Bogotá, D. C., viernes, 6 de junio de 2025

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariassenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 619 DE 2025 CÁMARA - 62 DE 2024 SENADO

por medio del cual se reduce la jornada laboral semanal a las y los trabajadores domésticos internos, en razón a criterios de igualdad.

Bogotá, D. C., junio 4 de 2025

Honorable Representante

GERARDO YEPES CARO

Presidente

Comisión Séptima Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate Proyecto de Ley número 619 de 2025 Cámara - 62 de 2024 Senado, por medio del cual se reduce la jornada laboral semanal a las y los trabajadores domésticos internos, en razón a criterios de igualdad.

Respetado Representante:

En cumplimiento del honroso encargo que me hiciera la Presidencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, el pasado 27 de mayo de 2025 y en desarrollo de lo dispuesto en la Ley 5ª de 1992 art. 150, 153 y 156, en mi calidad de ponente único, me permito radicar informe de ponencia al proyecto descrito en el asunto.

Cordialmente,

JUAN CAMILO LONDOÑO BARRERA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Alianza Verde

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 619 DE 2025 CÁMARA, 62 DE 2024 SENADO

CONTENIDO

- I. Trámite y Antecedentes
- II. Objeto y contenido del proyecto de ley
- III. Exposición de motivos
- IV. Fundamentos jurídicos
- V. Consideraciones del ponente
- VI. Pliego de Modificaciones
- VII. Impacto Fiscal
- VIII. Conflicto de intereses
- IX. Proposición
- X. Texto Propuesto

I. TRÁMITE Y ANTECEDENTES

Trámite

El Proyecto de Ley número 62 de 2024 Senado, por medio del cual se reduce la jornada laboral semanal a las y los trabajadores domésticos internos, en razón a criterios de igualdad, fue radicado el día 31 de julio de 2024 por el Senador *Jonathan Ferney Pulido Hernández*, publicado por parte de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, en la *Gaceta del Congreso* número 1318 de 2024, lo cual no es correcto.

La Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República designó como Ponente Única a la Senadora *Berenice Bedoya Pérez*, mediante el Oficio número CSP-CS-1144-2024 de fecha 26 de septiembre de 2024. El 10 de octubre, le solicitó una prórroga para la presentación del informe de ponencia, en razón a que el proyecto de ley no había sido publicado debidamente en la *Gaceta Oficial*.

Luego de realizada la debida corrección, en cumplimiento del principio de publicidad, el proyecto de ley fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1682 del 8 de octubre de 2024.

El día 25 de febrero de 2025, se rindió ponencia positiva ante la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República y, se recibió la designación como ponente para la ponencia en segundo debate en la Plenaria del Senado.

El día 2 de abril de 2025 fue discutido y aprobado el proyecto de ley por la Plenaria del Senado de la República y se aprobó su tránsito legislativo a Cámara de Representantes para continuar con su trámite. Es así, como la presidencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes mediante Oficio número CSCP 3.7-258-25 de fecha 27 de mayo de 2025, me designó como ponente único para el Proyecto de Ley número 619 de 2025 Cámara - 62 de 2024 Senado, *por medio del cual se reduce la jornada laboral semanal a las y los trabajadores domésticos internos, en razón a criterios de igualdad.*

Antecedentes

Actualmente, cursa en la Plenaria del Senado de la República un Proyecto de Reforma Laboral en Colombia, el cual fue revisado a fondo sin observarse reglamentación alguna respecto a la reducción de la jornada laboral semanal de los trabajadores domésticos internos en Colombia, o algún tipo de beneficio laboral al respecto.

La mencionada Reforma establece la formalización del trabajo doméstico remunerado, con el fin de reglamentar el deber de que las personas trabajadoras del servicio doméstico deban ser vinculadas mediante contrato de trabajo escrito, conforme las normas laborales existentes. Asimismo, se pretende modificar el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, respecto a la jornada máxima legal, sin realizarse ninguna precisión relativa al trabajo doméstico interno.

De otro lado, se pretende también, modificar el artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo, ajustando únicamente el numeral segundo de dicho artículo, sin referirse en ninguna medida al literal b del numeral primero, que exceptúa a los servicios domésticos de la jornada máxima legal laboral, en consecuencia, se entiende que, dicha disposición no sufre ninguna modificación, y se mantiene la excepción en este tipo de trabajos sin justificación alguna.

En conclusión, a la fecha no existen antecedentes de iniciativas o trámites legislativos que tengan por finalidad regular la duración máxima de la jornada laboral ordinaria semanal de las y los trabajadores domésticos internos en Colombia.

II. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto alinear la relación laboral que surge de la prestación del trabajo de servicio doméstico, con los estándares

mínimos establecidos en el artículo 53 de la Constitución Política, los cuales incluyen derechos como el descanso, la desconexión laboral y la igualdad de oportunidades. Dicho esto, es importante resaltar el papel del Estado como protector de los derechos de un grupo poblacional históricamente vulnerado, a través de la promulgación de leyes que garanticen el cumplimiento de los principios laborales mínimos.

Por lo anterior, el objetivo de esta iniciativa legislativa es equiparar las garantías de las personas que laboran como trabajadores domésticos internos, mediante la reducción progresiva de su jornada laboral, que actualmente es de 60 horas semanales, según la jurisprudencia constitucional. Esta jornada contrasta con la de los demás trabajadores, quienes vieron reducida su jornada de 48 a 42 horas mediante la Ley 2101 de 2021. La diferencia entre estas jornadas es significativa, lo que hace fundamental atender el llamado de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Corte Constitucional, plasmado en la Sentencia C-507 de 2023, para corregir esta omisión legislativa en el marco normativo colombiano.

Para materializar dicho propósito, se propone el siguiente contenido:

Artículo 1º. Establece el objeto del proyecto de ley.

Artículo 2º. Consagra las definiciones de trabajo doméstico interno y externo.

Artículo 3º. Modifica el artículo 2º de la Ley 2101 de 2021 que modificó el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, con el fin de reducir la duración máxima de la jornada laboral de las y los trabajadores domésticos internos, de 60 horas a 52.5 horas semanales con la entrada en vigencia de la ley, y posteriormente, de manera gradual, de 52.5 horas a 42 horas semanales.

Artículo 4º. Modifica el artículo 3º de la Ley 2101 de 2021 con el fin de regular la reducción gradual de la jornada laboral de las y los trabajadores domésticos internos.

Artículo 5º. Deroga el literal b) del numeral 1 del artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo.

Artículo 6º. Contiene la vigencia y derogatorias.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

El literal b) del artículo 162 del Decreto número 2663 de 1950, que determina la jornada máxima laboral en Colombia excluye a los trabajadores del servicio doméstico, a pesar de que esta jornada fue modificada con la entrada en vigencia de la Ley 2101 de 2021, la cual implementó una reducción gradual de 48 semanales hasta llegar a las 42 horas semanales.

La exclusión señalada se mantuvo en el tiempo hasta que la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-372 de 1998, determinó que la jornada laboral de los trabajadores domésticos que habitan en la vivienda del empleador y prestan servicios domésticos, debe ser de máximo 10 horas diarias,

y, de aquellas que no residen en la vivienda del empleador, debe ser la máxima legal establecida para los demás trabajadores. Lo anterior, sufrió una reciente modificación con una nueva sentencia del Tribunal Constitucional, que extendió la reducción gradual y progresiva de la jornada laboral a este mismo grupo de trabajadores.

De acuerdo con el desarrollo jurisprudencial de la Corte Constitucional en este ámbito y teniendo en cuenta el concepto de “economía del cuidado”, no es viable constitucionalmente mantener una distinción en las jornadas laborales, y establecer que la reducción aplica para quien labora en empresas y no para quien trabaja en hogares porque solo las primeras tienen en cuenta el factor “producción”.

La idea de que el trabajo doméstico no es productivo, o no genera ingresos económicos o utilidades, se ha puesto en duda por esta Corte en varias sentencias, por ello, sería altamente injusto defender que el trabajador de una empresa tenga derecho (solo por las calidades de su empleador) a una reducción de su jornada laboral máxima; mientras que esa prerrogativa se niega a las personas que trabajan en labores domésticas como internas (también, solo por las calidades de su empleador). Recuérdese además que, en la Sentencia C-028 de 2019, esta Corte insistió en que “[e]l trabajo en el hogar sí tiene incidencia en el ámbito productivo”, al tiempo que en la Sentencia C-871 de 2014, se reconoció su importante valor social y económico. Allí se insistió en que, de no existir el trabajo doméstico, las familias no podrían dedicarse a otro tipo de oficios que les generaran más ingresos.

La no reducción de la jornada máxima laboral de las personas que trabajan en labores domésticas internas afecta -en más de un 90% - a las mujeres, en tanto son estas quienes, por razones de orden sociológico, económico y cultural, se dedican, en su inmensa mayoría, a los trabajos del servicio doméstico. Teniendo en cuenta que estas circunstancias no pueden ser indiferentes por parte de la Corte, es necesario adoptar medidas con el objeto de lograr que quienes se dedican a ese oficio gocen, en la medida de lo posible, de las mismas garantías dispuestas para la generalidad de los trabajadores. De lo contrario, estaría avalándose un trato discriminatorio basado en el sexo.

El trabajo en condiciones de dignidad hace alusión a la observancia de los derechos fundamentales de las personas en el contexto laboral, en el marco de las condiciones necesarias de seguridad y prestacionales, que permitan el desarrollo de las capacidades individuales de manera libre y con el propósito de obtener una vida digna, lo que implica

en términos de Martha Nussbaum, la existencia de un verdadero funcionamiento humano.

Resulta claro en el ordenamiento jurídico colombiano que, los trabajadores domésticos gozan de los mismos derechos y deberes que cualquier otro trabajador en general, conforme las estipulaciones sustantivas del trabajo y, con base en la jurisprudencia que la Corte Constitucional ha desarrollado, lo que permite entrever el ejercicio y goce efectivo de otros derechos fundamentales.

Las acciones afirmativas que debe desarrollar el Estado hacia la protección y garantía de los derechos fundamentales y sociales de las personas, trazan una línea directa hacia el logro de las oportunidades sociales e individuales que permiten la satisfacción del derecho al mínimo vital, a partir de las elecciones propias y no de condiciones externas y ajenas como es el caso de la pobreza. De allí que sea imperioso adoptar medidas que se fundamenten en el principio de igualdad para los trabajadores domésticos.

En conclusión, debido a las especiales características y a la condición de vulnerabilidad de las personas que ejecutan el trabajo doméstico, se demanda por parte del Estado, una protección especial que reconozca los derechos respectivos. Tratándose de la jornada laboral, la Corte Constitucional se pronunció para el efecto y ahora, corresponde al Congreso de la República en línea con los postulados Superiores, positivizar lo propio a través de las modificaciones legales respectivas.

Retomando lo anteriormente expuesto, la Ley 2101 de 2021 significó un beneficio para los trabajadores en general, pero se dejó por fuera la reglamentación del horario para los trabajadores domésticos, razón por la cual, en el estudio de constitucionalidad correspondiente, la Corte Constitucional en Sentencia C-507 de 2023 declaró condicionalmente exequible el artículo 2º, bajo el entendido de que al trabajo doméstico interno le aplicará la reducción de 60 a 52,5 horas semanales, cuya aplicación podrá ser gradual en los términos dispuestos para los trabajadores en general.

Por tanto, conforme lo expuesto por la Corte Constitucional, si la jornada máxima laboral aplicable a la generalidad de los trabajadores pasará de 48 horas semanales a 42, con una reducción equivalente al 12,5%, lo propio entonces es que frente a los trabajadores domésticos la reducción en tal porcentaje se aplique a las 60 horas semanales conforme lo establecido en el artículo 162 literal b) del Código Sustantivo del Trabajo, pasando entonces y de manera proporcional en el marco del principio de igualdad a 52,5 horas semanales, conforme el siguiente cuadro:

Fechas	Reducción de la jornada máxima para la generalidad de los trabajadores de acuerdo con la <u>Ley 2101 de 2021</u>	Reducción de la jornada máxima para las personas que trabajan en el servicio doméstico como internas de acuerdo con la <u>Sentencia C-507 de 2023</u>
Desde el 15 de julio de 2023	Se reduce 1 hora semanal, quedando en 47.	Se reducen 1,25 horas semanales, quedando en 58,75.

Fechas	Reducción de la jornada máxima para la generalidad de los trabajadores de acuerdo con la <u>Ley 2101 de 2021</u>	Reducción de la jornada máxima para las personas que trabajan en el servicio doméstico como internas de acuerdo con la <u>Sentencia C-507 de 2023</u>
Desde el 15 de julio de 2024	Se reduce otra hora semanal, quedando en 46.	Se reducen 1,25 horas semanales, quedando en 57,5.
Desde el 15 de julio de 2025	Se reducen otras dos horas semanales, quedando en 44.	Se reducen 2,5 horas semanales, quedando en 55.
Desde el 15 de julio de 2026	Se reducen otras dos horas semanales, quedando en 42.	Se reducen 2,5 horas semanales, quedando en 52,5.

Tabla 1. Reducción de la jornada laboral para trabajadores en general y trabajadores domésticos internos entre 2023 y 2026.

Lo anterior, con base en la omisión legislativa relativa en la que incurrió el Congreso, cuando al momento de regular la reducción de la jornada laboral, excluyó a las personas que trabajan en el servicio doméstico como internas, con lo cual se incumplió deberes constitucionales específicos como el contenido en el artículo 10 del Convenio 189 de la OIT debidamente aprobado y ratificado por el Estado, generando con ello una desigualdad sin ninguna justificación ni objetividad.

Por consiguiente, la presente iniciativa legislativa resulta por constituirse en un instrumento normativo de relevancia y alcance constitucional, en perspectiva de la garantía e igualdad en los derechos de los trabajadores domésticos, en tanto, a través de la presente ley no solo se tiene en cuenta la disminución gradual establecida por la Corte Constitucional, sino que también, en cumplimiento de nuestro deber legislativo, se regula de manera contundente la jornada máxima laboral bajo de criterios de igualdad, al establecer un mismo tope, entre trabajadores domésticos internos y trabajadores en general.

Así las cosas, en el marco de la Ley 2101 de 2021, la reducción gradual de la jornada laboral de las y los trabajadores domésticos internos, será de la siguiente manera:

Reducción gradual de la jornada laboral de los trabajadores domésticos internos de acuerdo al proyecto de ley	
Fecha	Horas
Entrada en vigencia de la ley	Se reduce de 60 a 52,5 horas
Transcurrido 1 año de la entrada en vigencia	Se reduce 2,5 horas, pasando de 52,5 a 50 horas.
Transcurridos 2 años de la entrada en vigencia	Se reduce 2 horas, pasando de 50 a 48 horas.
Transcurridos 3 años de la entrada en vigencia	Se reduce 2 horas, pasando de 48 a 46 horas.
Transcurridos 4 años de la entrada en vigencia	Se reduce 2 horas, pasando de 46 a 44 horas.
Transcurridos 5 años de la entrada en vigencia	Se reduce 2 horas, pasando de 44 a 42 horas.

De la omisión legislativa relativa.

La doctrina constitucional ha definido dos tipos de omisiones legislativas: absoluta, al tratarse de ausencia total de normatividad por parte del Congreso; y relativa, cuando tal órgano lleva a cabo una regulación sobre una determinada materia en forma imperfecta e incompleta. El control de

constitucionalidad que realiza la Corte se predica respecto de las omisiones legislativas relativas, en tanto, existe objeto de control susceptible de ser comparado con el texto constitucional, toda vez que, aunque existe norma, la misma termina por resultar insuficiente por desconocer situaciones que debieron ser reguladas (Corte Constitucional, Sentencia C-329 de 2019).

Así entonces, la omisión legislativa relativa podría conllevar a la afectación directa del principio de igualdad, por cuanto el contenido normativo, no abarca injustificadamente a todos los destinatarios que deberían estar incluidos en la regulación respectiva; o bien, podría desencadenar en la vulneración de otros principios o mandatos constitucionales (Corte Constitucional, Sentencia C-083 de 2018).

En vista de la omisión legislativa, ya observada en la Sentencia C-507 de 2023 por parte de la Corte Constitucional, le corresponde al Congreso de la República corregir lo pertinente en aras de asegurar los derechos laborales en condiciones de igualdad para los trabajadores domésticos y así, superar la vulneración de las garantías que en materia de la determinación del horario máximo semanal existen, en cumplimiento del exhorto de la Corte y de lo contenido en el artículo 10 del Convenio 189 de la OIT.

La jurisprudencia constitucional no reemplaza la potestad y el deber legislativo del Congreso de la República.

De conformidad con el artículo 113 de la Constitución Política, son ramas del poder público, la legislativa, ejecutiva y judicial, y a pesar de que se predica una separación de poderes entre las mismas y cuentan con diferentes funciones, existe un mandato constitucional de colaboración armónica para que cada una de ellas materialice sus fines.

En este contexto, puede establecerse lo que la doctrina ha denominado un “modelo de cooperación” entre el legislador y la justicia constitucional para el restablecimiento de la igualdad a la luz de las normas constitucionales. Bajo este entendido, la Corte Constitucional determina visos de inconstitucionalidad en algunas normas demandadas y pone de presente esta situación al Congreso para que este, en ejercicio de su facultad legislativa, expida o reforme la ley que restablezca

la constitucionalidad del orden jurídico. Lo anterior, en consideración al ámbito funcional del legislador.

No obstante, lo anterior, en la mayoría de los casos la Corte Constitucional declara la exequibilidad o inexecuibilidad de los preceptos legales, o profiere sentencias interpretativas o integradoras que condicionan la exequibilidad de la disposición estudiada a determinada interpretación que el Alto Tribunal Constitucional encuentra conforme a la Carta Política. Ahora bien, desde un punto de vista funcional, y atendiendo a pilares del ordenamiento jurídico colombiano como la libre configuración legislativa y al principio democrático (artículo 3° C. P.), la labor constitucional de la Corte no reemplaza la potestad del Congreso como órgano competente para crear, interpretar, reformar y derogar leyes; funciones que se encuentran consagradas precisamente en la Constitución Política, a través del artículo 150.

En conclusión, la necesidad de protección y garantía del ámbito funcional del Congreso responde a su naturaleza, ya que como órgano elegido democráticamente por el pueblo es el representante de su voluntad y, por lo tanto, su finalidad es desarrollar los preceptos constitucionales y materializarlos en las leyes.

IV. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Artículo 13 de la Constitución Política. Derecho a la igualdad y no discriminación.

Al Estado Social de Derecho, a partir de la cláusula social contenida en la Constitución Política, le corresponde propender por la materialización de condiciones reales de igualdad derivadas de los requerimientos sociales, con relación a las condiciones materiales que habiliten la satisfacción de los derechos y el consecuente bienestar social.

En tal sentido, a partir de las condiciones particulares de los individuos, al Estado le corresponde asignar tratos diferenciados que eviten la restricción del goce efectivo de los derechos y libertades, con sustento en el principio de la igualdad contenido en el artículo 13 Superior, en tanto, la existencia de tales tratos permite la disposición de acciones afirmativas enmarcadas en la discriminación positiva, a favor de ciertos grupos poblacionales, en procura del bienestar general.

En específico, en tratándose de los trabajadores domésticos, se requieren acciones positivas a cargo del Estado que favorezcan dicho sector vulnerable, que por demás como lo reiteró la Corte Constitucional en la Sentencia C-507 de 2023, en su mayoría está compuesto por mujeres, quienes habitan en estratos bajos y su trabajo se caracteriza por ser precario, a la vez que les impide la movilidad social (Sentencia C-028 de 2019).

Lo anterior, supone un reto importante para el Estado, tendiente a promover la igualdad entre los trabajadores domésticos y la generalidad de los trabajadores que, por demás, con sustento en la Ley

2101 de 2021, en armonía con la Sentencia C-507 de 2023, se trazó un camino para superar dichas brechas propias de actos discriminatorios.

Artículo 25 de la Constitución Política. Derecho al trabajo digno y justo.

El desarrollo constitucional, con relación al trabajo en Colombia, parte de lo establecido en el artículo 25 de la Constitución, al consagrarse el trabajo como un derecho y una obligación social, que goza de la protección especial del Estado, para asegurar que el trabajo tenga condiciones dignas y justas para las personas.

Particularmente, frente a los trabajadores domésticos (internos y externos), la Corte Constitucional a través de varios fallos ha dotado de contenido este tipo de trabajos en concreto, como es el caso de la Sentencia C-372 de 1998, en la cual, se estableció la regla de que los trabajadores domésticos que residen en la casa del empleador no pueden superar las diez horas diarias de trabajo y, la misma cantidad de horas de los trabajadores en general cuando se trate de trabajadores domésticos externos.

A través de la Sentencia C-310 de 2007, la Corte Constitucional realizó una síntesis de la protección especial de los trabajadores domésticos, cuando se pronunció sobre la limitación al reconocimiento del auxilio de cesantía en este tipo de relaciones laborales. Entre otros, algunos de los argumentos expuestos y que fundamentan la protección especial en materia del trabajo digno y decente, los siguientes:

“Tradicionalmente al servicio doméstico se le ha restado importancia jurídica, económica y social, al estar destinado a reemplazar o complementar la labor del ama de casa que, como tal, es considerada económicamente inactiva. Se trata, como lo han hecho ver estudios especializados, de una actividad “invisible” para el resto de la sociedad.

(...)

Las pautas culturales también aportan a esta visión, pues como antiguamente el trabajo doméstico correspondía a criados o siervos, aún se sigue pensando que esas personas pueden ser explotadas, máxime cuando ejercen una labor que supuestamente no exige instrucción para desempeñarla.

(...)

Las condiciones laborales de los trabajadores del servicio doméstico son en la mayoría de los casos desfavorables, pues se los explota en circunstancias que equivalen a las de esclavitud y el trabajo forzoso.

(...)

No queda duda de que la labor de los empleados de hogar debe ser considerada, como cualquiera otra, merecedora de la protección del Estado, la cual será especial en razón de las condiciones económicas y de otra naturaleza que conlleven situación de debilidad manifiesta (inciso final artículo 13 Const.)”.

En dicha oportunidad, a través de la Sentencia C-310 de 2007, la Corte reconoció a plenitud el auxilio de cesantía en esta tipología de relaciones laborales, en tanto, se encontraba restringida a quince días de salario por cada año de servicios. A la par, la jurisprudencia ha hecho prevalecer prestaciones asistenciales en favor de los trabajadores domésticos, como es el caso de la Sentencia C-1004 de 2005, en la que se declaró que quienes desempeñan esa labor tienen derecho al auxilio monetario por enfermedad profesional en los mismos términos que los demás trabajadores.

Convenio 189 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

El Convenio 189 de la OIT fue adoptado en Ginebra, Suiza, el 16 de junio de 2011 y aprobado a nivel interno mediante la Ley 1595 de 2012, el cual tiene como objetivo primordial determinar los derechos, garantías y estándares mínimos de protección a favor de los trabajadores domésticos.

A través del Convenio 189, se reconoció la contribución significativa de los trabajadores domésticos a la economía del mundo que, por demás, continúa siendo un trabajo invisibilizado que lo realizan principalmente las mujeres y las niñas, muchas de las cuales hacen parte de poblaciones desfavorecidas y vulnerables a escenarios de discriminación.

La Corte Constitucional, en Sentencia C-616 de 2016, revisó la constitucionalidad de la Ley 1595 de 2012, a partir de la cual tuvo como base el propósito del instrumento internacional aprobado, a saber:

“generar un marco de protección para los trabajadores domésticos y con el fin de evitar condiciones inhumanas en el desarrollo del trabajo en el hogar, a saber: jornadas de trabajo nocturnas; tareas que exceden la capacidad física del ejecutante; salarios ínfimos; ausencia de cotización en los sistemas de seguridad social; ausencia de protección en situaciones de indefensión; falta de control por parte de las autoridades laborales, entre otros”.

Consideraciones que, en la revisión la Corte, encontró ajustadas a las disposiciones Constitucionales vigentes, a partir de las cuales, las garantías y principios fundamentales del trabajo aplican a todas las modalidades laborales, sin distinción alguna, advirtiendo con ello su exequibilidad.

Particular atención significó el contenido del artículo 10 del Convenio, según el cual los Estados deben adoptar medidas de igualdad en relación con las horas normales de trabajo, entre los trabajadores domésticos y los trabajadores en general; asunto sobre el cual la Corte Constitucional se pronunció respecto a la Ley 2101 de 2021, que en el siguiente numeral se explica.

Código Sustantivo del Trabajo

Atendiendo a las recomendaciones de la OIT, el Código Sustantivo del Trabajo (Decreto número

2663 de 1950), preceptuaba en el artículo 161 que la jornada máxima laboral en Colombia era de 8 horas diarias y 48 semanales, lo cual fue modificado con la entrada en vigencia de la Ley 2101 de 2021, que implementó su reducción gradual hasta llegar a 42 horas semanales. El literal b) del artículo 162 del Decreto número 2663 de 1950, por su parte, determina que de esta jornada laboral se excluyen a los trabajadores del servicio doméstico.

Ley 2101 de 2021

El Congreso de la República expidió la Ley 2101 del 15 de julio de 2021, la cual tiene por objeto reducir la jornada laboral semanal de manera gradual, sin que ello implique disminuir el salario ni afectar los derechos adquiridos y garantías de los trabajadores.

El artículo 2° de la norma en cita, estableció la duración máxima de la jornada laboral, a partir de la modificación del artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, en una duración máxima ordinaria de 42 horas a la semana, cuya implementación será gradual hasta el cuarto año de la entrada en vigencia de la ley.

Si bien la norma objeto de estudio significó un beneficio para los trabajadores en general, se dejó por fuera la reglamentación del horario para los trabajadores domésticos, razón por la cual, en el estudio de constitucionalidad correspondiente, la Corte Constitucional en Sentencia C-507 de 2023 declaró condicionalmente exequible el artículo 2°, bajo el entendido de que al trabajo doméstico interno le aplicará la reducción de 60 a 52,5 horas semanales, cuya aplicación podrá ser gradual en los términos dispuestos para los trabajadores en general.

MARCO JURISPRUDENCIAL

Sentencias de la Corte Constitucional

Sentencia C-372 de 1998

Esta sentencia estableció que la jornada laboral para los empleados domésticos internos debería ser de 10 horas diarias. Para llegar hasta la creación de esta regla jurisprudencial, la Corte Constitucional desarrolló las siguientes consideraciones:

(I) La Corte Constitucional señaló que, excluir a los trabajadores domésticos de la jornada máxima laboral se había justificado hasta ese momento, por el hecho de que la familia empleadora no tiene las características de una empresa, en tanto la economía doméstica y la labor desempeñada implica actividades familiares y disponibilidad de tiempo diferentes a las desplegadas en otros ámbitos económicos.

(II) No obstante, en aras de conciliar la naturaleza de la labor con las garantías mínimas de este grupo de trabajadores, la Corte sostuvo que era necesario crear un equilibrio entre la protección del núcleo familiar y el derecho al trabajo justo y digno de quienes se dedican al servicio doméstico, pues lo cierto es que “una jornada laboral excesiva contradice los principios de la dignidad humana y

las condiciones justas en que han de cumplirse las tareas domésticas”.

(III) Así las cosas, la Corte Constitucional comprendió que la mejor manera de conciliar estos intereses en tensión, era estableciendo el condicionamiento al que acudió, al establecer las 10 horas máximas de jornada laboral, por cuanto declarar *“la inexequibilidad [del literal b), del artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo], bajo estrictas condiciones de solidaridad y dignidad del trabajador, (...) tendría un efecto perverso, generando desempleo y, eventualmente, la desaparición del trabajo doméstico”.*

Sentencia C-507 de 2023

Esta sentencia determinó que la reducción progresiva de la jornada laboral establecida por la Ley 2101 de 2021 también aplica a los empleados domésticos internos, ajustando su jornada de 60 horas semanales a 52,5 horas de manera gradual. Para adoptar esta determinación, la Corte Constitucional realizó las siguientes consideraciones:

(i) El artículo 2° de la Ley 2101 de 2021 establece que la jornada máxima de trabajo se reducirá de 48 a 42 horas. Esta reducción aplica para la generalidad de los empleados, incluidos los trabajadores del servicio doméstico externos, de acuerdo con la regla establecida en la Sentencia C-372 de 1998. A pesar de lo anterior, ello no aplica para las personas del servicio doméstico internas porque, para ellas, la Corte Constitucional estableció una regla especial, según la cual, su jornada máxima será de 10 horas diarias.

(ii) La reducción de la jornada máxima tuvo por propósito reconocer a los trabajadores de las empresas mayor tiempo libre, y estimularlos para que su productividad aumentara a partir de la realización de las mismas funciones en un menor tiempo. Esta es una medida ligada al denominado “salario emocional”.

(iii) No obstante, la Ley 2101 de 2021 no se pronunció sobre la manera en que se reduciría la jornada laboral para las personas que trabajan en el servicio doméstico como internas, y por ello, puede concluirse que el legislador dejó vigente la regla especial, establecida por esta Corte en la Sentencia C-372 de 1998. Esto permite entrever que la norma sí excluyó de sus consecuencias jurídicas a un cierto tipo de trabajadores que, por lo menos *prima facie*, son asimilables a los demás.

(iv) Al no contemplar a las personas que realizan labores domésticas como internas en la regulación, se obvió el hecho de que la jurisprudencia de esta Corte, la normatividad internacional sobre la materia y la propia Constitución promueven al unísono su derecho a la igualdad de trato, pues debe recordarse que las personas que realizan labores domésticas como internas, como ocurre con los demás trabajadores, se encuentran en posición de subordinación y por ello deberían, en lo posible, ser tratadas en igualdad de condiciones.

(v) Teniendo en cuenta lo expuesto en precedencia, el artículo 2° de la Ley 2101 de 2021 y el literal b) del artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo, fueron declarados exequibles condicionadamente, sobre la base de que la reducción de la jornada máxima del servicio doméstico interno deberá darse proporcionalmente, teniendo en cuenta que en la actualidad es de 10 horas diarias. Así, si de conformidad con la norma demandada la jornada máxima laboral aplicable a la generalidad de los trabajadores pasará de 48 horas semanales a 42 (reducción equivalente a un 12,5%), entonces, en el caso de las personas que realizan trabajo doméstico interno, pasará proporcionalmente de 60 horas semanales a 52,5. Por otra parte, la Corte hizo un exhorto al Congreso de la República, con la finalidad de igualar legislativamente la jornada laboral máxima de los trabajadores domésticos internos con los trabajadores en general.

V. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Uno de los trabajos más subvalorados históricamente corresponde al servicio doméstico, pues ha tenido brechas significativas en términos de derechos y garantías laborales, en comparación con otros sectores de trabajo. De otro lado, las personas que se dedican a esta actividad son predominantemente mujeres de bajos recursos, con lo cual se perpetúan situaciones de vulnerabilidad y desigualdad en Colombia.

Actualmente, las personas que trabajan en servicio doméstico como empleados internos se encuentran en una situación desigual en cuanto a la jornada laboral, ya que deben cumplir con 60 horas semanales, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional vigente. Esta jornada laboral es sustancialmente mayor que la de los demás trabajadores, quienes, gracias a la Ley 2101 de 2021, tienen una jornada máxima de 42 horas semanales. Esta diferencia representa una vulneración del principio de igualdad y una falta de alineación con los principios mínimos señalados en el artículo 53 de la Constitución Política, los cuales establecen, entre otros, el derecho al descanso y a condiciones laborales justas y equitativas.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha señalado en múltiples ocasiones la necesidad de que los Estados garanticen condiciones laborales dignas para los trabajadores domésticos, especialmente en lo relacionado con la jornada laboral y el descanso adecuado. Asimismo, la Corte Constitucional de Colombia, mediante la Sentencia C-507 de 2023, exhortó al Congreso a subsanar la omisión legislativa relativa que ha generado una diferencia injustificada entre las jornadas laborales de los trabajadores domésticos y los demás trabajadores. Este exhorto obedece a la necesidad de proteger a un sector laboral que, por su naturaleza, ha sido históricamente excluido del reconocimiento pleno de sus derechos.

En este contexto, se hace imperativo avanzar hacia la equiparación de las condiciones laborales de los trabajadores domésticos internos con las de

los demás trabajadores. La reducción progresiva de la jornada laboral no solo responde a un llamado de justicia y equidad, sino que también alinea la legislación colombiana con las normas internacionales en materia de trabajo decente. Esta reducción de la jornada laboral permitirá a los empleados domésticos gozar de un tiempo de descanso necesario, facilitará su desconexión laboral y contribuirá al bienestar general de las personas que desempeñan esta labor, dignificando su trabajo y promoviendo la igualdad de oportunidades.

Adicionalmente, la reducción de la jornada laboral para los empleados domésticos internos se ajusta a los principios de progresividad y no regresividad en materia de derechos laborales. La implementación

de esta medida no solo mejorará las condiciones laborales actuales de este grupo de trabajadores, sino que también promoverá una cultura de respeto y valoración del trabajo doméstico, reconociendo la importancia de estas labores para el bienestar de las familias y la sociedad en general.

Por todo lo anterior, este proyecto de ley se erige como una necesidad imperante para corregir la omisión legislativa que ha perpetuado condiciones desiguales e injustas para los trabajadores domésticos internos. Su aprobación garantizará una regulación acorde con los principios constitucionales de igualdad y dignidad humana, así como con los estándares internacionales en materia laboral, avanzando así hacia una sociedad más justa e inclusiva.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO POR LA PLENARIA DEL SENADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE -CÁMARA	JUSTIFICACIÓN
<p>“POR MEDIO DEL CUAL SE REDUCE LA JORNADA LABORAL SEMANAL A LAS Y LOS TRABAJADORES DOMÉSTICOS INTERNOS, EN RAZÓN A CRITERIOS DE IGUALDAD”</p>	<p>“POR MEDIO DE LA DE CUAL SE REDUCE LA JORNADA LABORAL SEMANAL A LAS Y LOS TRABAJADORES DOMÉSTICOS INTERNOS, EN RAZÓN A CRITERIOS DE IGUALDAD”</p>	<p>Ajuste de forma</p>
<p>EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p>	<p>Sin modificaciones</p>	
<p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer la duración máxima de la jornada laboral ordinaria semanal de los trabajadores domésticos internos.</p>	<p>Artículo 1º. Objeto.: La presente <u>L</u>ey tiene por objeto establecer la duración máxima de la jornada laboral ordinaria semanal de los trabajadores domésticos internos.</p>	<p>Ajuste de forma</p>
<p>Artículo 2º. Definiciones. Para el cumplimiento de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Trabajo doméstico interno: Se entenderá por trabajo doméstico interno aquel que se realiza en el hogar del empleador y residencia en el mismo.</p> <p>Trabajo doméstico externo: Se entenderá por trabajo doméstico externo aquel que se realiza en el hogar del empleador, sin residencia en el mismo.</p>	<p>Artículo 2º. Definiciones. Para el cumplimiento de la presente <u>L</u>ey se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Trabajo doméstico interno: Se entenderá por trabajo doméstico interno aquel que se realiza en el hogar del empleador, <u>con</u> y residencia en el mismo.</p> <p>Trabajo doméstico externo: Se entenderá por trabajo doméstico externo aquel que se realiza en el hogar del empleador, sin residencia en el mismo.</p>	<p>Ajuste de forma</p>
<p>Artículo 3º. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 2101 de 2021 que modificó el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2º. Duración máxima de la jornada laboral. Modifíquese el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 161. Duración. La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo es de cuarenta y dos (42) horas a la semana, que podrán ser distribuidas, de común acuerdo, entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso, salvo las siguientes excepciones:</p>	<p>Sin modificaciones</p>	

TEXTO APROBADO POR LA PLENARIA DEL SENADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE -CÁMARA	JUSTIFICACIÓN
<p>a) En las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el Gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto.</p> <p>b) La duración máxima de la jornada laboral de los adolescentes autorizados para trabajar, se sujetará a las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los adolescentes mayores de 15 y menores de 17 años, solo podrán trabajar en jornada diurna máxima de seis horas diarias y treinta horas a la semana y hasta las 6:00 de la tarde. 2. Los adolescentes mayores de diecisiete (17) años, solo podrán trabajar en una jornada máxima de ocho horas diarias y 40 horas a la semana y hasta las 8:00 de la noche. <p>c) El empleador y el trabajador pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la empresa o secciones de la misma sin solución de continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana. En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado.</p> <p>d) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y dos (42) horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el día domingo.</p> <p>Así, el número de horas de trabajo diario podrá distribuirse de manera variable durante la respectiva semana, teniendo como mínimo cuatro (4) horas continuas y máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de cuarenta y dos (42) horas semanales dentro de la Jornada Ordinaria, de conformidad con el artículo 160 de Código Sustantivo del Trabajo.</p> <p>e. En las labores desempeñadas por los trabajadores domésticos internos, la duración máxima de la jornada laboral ordinaria será de 52,5 horas semanales. Con la entrada en vigencia de la presente ley podrán ser distribuidas, de común acuerdo entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso. Las horas extras trabajadas se reconocerán como trabajo suplementario.</p>		

TEXTO APROBADO POR LA PLENARIA DEL SENADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE -CÁMARA	JUSTIFICACIÓN
<p>En aras de garantizar el derecho a la igualdad de los trabajadores domésticos internos, su jornada máxima laboral ordinaria se reducirá de 52,5 a 42 horas semanales, de manera gradual, a menos que las partes que suscriban los contratos de trabajo acuerden implementarla de manera inmediata. En todo caso, la jornada máxima laboral de los trabajadores domésticos será igual a la que se establezca para los trabajadores en general, conforme las modificaciones legales que surjan a futuro.</p> <p>Parágrafo: El empleador no podrá aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.</p>		
<p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 2101 de 2021 el cual quedará así:</p> <p style="text-align: right;">3°.</p> <p>ARTÍCULO IMPLEMENTACIÓN GRADUAL. La disminución de la jornada laboral ordinaria de que trata esta ley, podrá ser implementada de manera gradual por el empleador, de la siguiente manera:</p> <p>A. Trabajadores en general:</p> <p>Transcurridos dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá una (1) hora de la jornada laboral semanal, quedando en 47 horas semanales.</p> <p>Pasados tres (3) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá otra hora de la jornada laboral semanal, quedando en 46 horas semanales.</p> <p>A partir del cuarto año de la entrada en vigencia de la ley, se reducirán dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.</p> <p>B. Trabajadores domésticos internos.</p> <p>La disminución de la jornada laboral ordinaria se implementará de manera gradual por parte del empleador, en el caso de los trabajadores domésticos internos, de la siguiente manera:</p> <p>Transcurrido un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá en dos punto cinco (2,5) horas de la jornada laboral semanal, quedando en 50 horas semanales.</p>	<p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 2101 de 2021 el cual quedará así:</p> <p style="text-align: right;">3°.</p> <p>ARTÍCULO IMPLEMENTACIÓN GRADUAL. La disminución de la jornada laboral ordinaria de que trata esta <u>L</u>ey, podrá ser implementada de manera gradual por el empleador, de la siguiente manera:</p> <p>A. Trabajadores en general:</p> <p>Transcurridos dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la <u>L</u>ey, se reducirá una (1) hora de la jornada laboral semanal, quedando en 47 horas semanales.</p> <p>Pasados tres (3) años de la entrada en vigencia de la <u>L</u>ey, se reducirá otra hora de la jornada laboral semanal, quedando en 46 horas semanales.</p> <p>A partir del cuarto año de la entrada en vigencia de la <u>L</u>ey, se reducirán dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que a la entrada en vigencia de la presente <u>L</u>ey, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.</p> <p>B. Trabajadores domésticos internos.</p> <p>La disminución de la jornada laboral ordinaria se implementará de manera gradual por parte del empleador, en el caso de los trabajadores domésticos internos, de la siguiente manera:</p> <p>Transcurrido un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la <u>L</u>ey, se reducirá en dos punto cinco (2,5) horas de la jornada laboral semanal, quedando en 50 horas semanales.</p>	<p>Ajustes de forma</p>

TEXTO APROBADO POR LA PLENARIA DEL SENADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE -CÁMARA	JUSTIFICACIÓN
<p>Pasados dos (2) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá en dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que, a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.</p> <p>Parágrafo 1°. Si el trabajador no habita en la residencia de su empleador, la jornada máxima laboral será la misma establecida para la generalidad de los trabajadores.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio del Trabajo, a través de sus seccionales u oficinas de trabajo, en articulación con las alcaldías municipales y distritales, realizará la difusión correspondiente de lo preceptuado en esta ley. Asimismo, el Ministerio del Trabajo conforme sus competencias, brindará asesoría y protección a los trabajadores domésticos internos, a quienes se les esté vulnerando sus derechos.</p>	<p>Pasados dos (2) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá en dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2° de la presente <u>L</u>ey.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que, a la entrada en vigencia de la presente <u>L</u>ey, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.</p> <p>Parágrafo 1°. Si el trabajador no habita en la residencia de su empleador, la jornada máxima laboral será la misma establecida para la generalidad de los trabajadores.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio del Trabajo, a través de sus seccionales u oficinas de trabajo, en articulación con las alcaldías municipales y distritales, realizará la difusión correspondiente de lo preceptuado en esta <u>L</u>ey. Asimismo, el Ministerio del Trabajo conforme sus competencias, brindará asesoría y protección a los trabajadores domésticos internos, a quienes se les esté vulnerando sus derechos.</p>	
<p>Artículo 5°. Deróguese el literal b) del numeral 1 del artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo.</p>	<p>Artículo 5°. Deróguese el literal b) del numeral 1 del aArtículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo.</p>	<p>Ajuste de forma</p>
<p>Artículo 6°. <i>Vigencia y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación en el <i>Diario Oficial</i> y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	

VII. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado: “Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. 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.

(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.

(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.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto.

VIII. CONFLICTO DE INTERESES.

Según lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, corresponde al autor del proyecto y el ponente de un proyecto de ley enunciar las posibles

circunstancias en las que se podría incurrir en conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación del proyecto de ley. En ese sentido, señala el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

“**ARTÍCULO 1°.** El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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

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

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

Atendiendo el anterior apartado legal, se considera que en el caso de este proyecto de ley no existen circunstancias que eventualmente puedan generar un conflicto de interés por parte de los congresistas que participen en el debate y votación. Lo anterior, entendiendo el carácter general de lo propuesto en la iniciativa legislativa.

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

IX. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones y argumentos, en el marco de la Constitución Política y la ley, propongo a la Honorable Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar **Primer Debate** al Proyecto de Ley número 619 de 2025 Cámara - 62 de 2024 Senado, *por medio del cual se reduce la jornada laboral semanal a las y los trabajadores domésticos internos, en razón a criterios de igualdad*, conforme al texto propuesto.

De los Honorables Congresistas,



JUAN CAMILO LONDOÑO BARRERA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Alianza Verde

X. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 619 DE 2025 CÁMARA - 62 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal a las y los trabajadores domésticos internos, en razón a criterios de igualdad.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer la duración máxima de la jornada laboral ordinaria semanal de los trabajadores domésticos internos.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para el cumplimiento de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Trabajo doméstico externo: Se entenderá por trabajo doméstico externo aquel que se realiza en el hogar del empleador, sin residencia en el mismo.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 2101 de 2021 que modificó el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2°. *Duración máxima de la jornada laboral.* Modifíquese el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:

Artículo 161. *Duración.* La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo es de cuarenta y dos (42) horas a la semana, que podrán ser distribuidas, de común acuerdo, entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso, salvo las siguientes excepciones:

a) En las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el Gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto.

b) La duración máxima de la jornada laboral de los adolescentes autorizados para trabajar, se sujetará a las siguientes reglas:

1. Los adolescentes mayores de 15 y menores de 17 años, solo podrán trabajar en jornada diurna máxima de seis horas diarias y treinta horas a la semana y hasta las 6:00 de la tarde.

2. Los adolescentes mayores de diecisiete (17) años, solo podrán trabajar en una jornada máxima de ocho horas diarias y 40 horas a la semana y hasta las 8:00 de la noche.

c) El empleador y el trabajador pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la empresa o secciones de la misma sin solución de continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana. En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el

mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado.

d) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y dos (42) horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el día domingo.

Así, el número de horas de trabajo diario podrá distribuirse de manera variable durante la respectiva semana, teniendo como mínimo cuatro (4) horas continuas y máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de cuarenta y dos (42) horas semanales dentro de la Jornada Ordinaria, de conformidad con el artículo 160 de Código Sustantivo del Trabajo.

e) En las labores desempeñadas por los trabajadores domésticos internos, la duración máxima de la jornada laboral ordinaria será de 52,5 horas semanales. Con la entrada en vigencia de la presente ley podrán ser distribuidas, de común acuerdo entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso. Las horas extras trabajadas se reconocerán como trabajo suplementario.

En aras de garantizar el derecho a la igualdad de los trabajadores domésticos internos, su jornada máxima laboral ordinaria se reducirá de 52,5 a 42 horas semanales, de manera gradual, a menos que las partes que suscriban los contratos de trabajo acuerden implementarla de manera inmediata. En todo caso, la jornada máxima laboral de los trabajadores domésticos será igual a la que se establezca para los trabajadores en general, conforme las modificaciones legales que surjan a futuro.

Parágrafo. El empleador no podrá aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 2101 de 2021 el cual quedará así:

ARTÍCULO 3. IMPLEMENTACIÓN GRADUAL. La disminución de la jornada laboral ordinaria de que trata esta ley, podrá ser implementada de manera gradual por el empleador, de la siguiente manera:

A. Trabajadores en general:

Transcurridos dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá una (1) hora de la jornada laboral semanal, quedando en 47 horas semanales.

Pasados tres (3) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá otra hora de la jornada laboral semanal, quedando en 46 horas semanales.

A partir del cuarto año de la entrada en vigencia de la ley, se reducirán dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales,

conforme a lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.

Lo anterior, sin perjuicio de que, a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.

B. Trabajadores domésticos internos:

La disminución de la jornada laboral ordinaria se implementará de manera gradual por parte del empleador, en el caso de los trabajadores domésticos internos, de la siguiente manera:

Transcurrido un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá en dos punto cinco (2,5) horas de la jornada laboral semanal, quedando en 50 horas semanales.

Pasados dos (2) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá en dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.

Lo anterior, sin perjuicio de que, a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.

Parágrafo 1°. Si el trabajador no habita en la residencia de su empleador, la jornada máxima laboral será la misma establecida para la generalidad de los trabajadores.

Parágrafo 2°. El Ministerio del Trabajo, a través de sus seccionales u oficinas de trabajo, en articulación con las alcaldías municipales y distritales, realizará la difusión correspondiente de lo preceptuado en esta ley. Asimismo, el Ministerio del Trabajo conforme sus competencias, brindará asesoría y protección a los trabajadores domésticos internos, a quienes se les esté vulnerando sus derechos.

Artículo 5°. Deróguese el literal b) del numeral 1 del artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo.

Artículo 6°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación en el *Diario Oficial* y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congressistas,


JUAN CAMILO LONDOÑO BARRERA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Alianza Verde

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., mayo de 2025

Señores

MESA DIRECTIVA

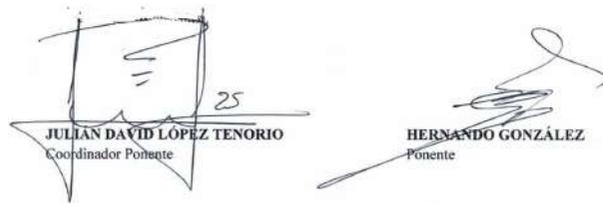
Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Informe de Ponencia Positiva para Segundo Debate del Proyecto de Ley número 303 de 2024, por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.

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, procedemos a rendir Informe de **Ponencia Positiva** para Segundo Debate al Proyecto de Ley número 303 de 2024, por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

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

I. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

La presente iniciativa tiene como objeto establecer acciones orientadas a la protección de ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. En este sentido, se propone una articulación entre las autoridades territoriales -departamentales, municipales y distritales- y el sector privado, con el fin de crear condiciones que garanticen una infraestructura vial segura para estos actores.

Entre dichas condiciones se incluyen la construcción de andenes, ciclorrutas, la adecuada señalización, entre otras medidas. Asimismo, se establece como responsabilidad de las autoridades territoriales la formulación e implementación de un Plan Maestro de Ciclocaminabilidad, el cual deberá ser debidamente incorporado en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), Planes Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT) o Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT), según corresponda.

Estas acciones deberán estar alineadas con las políticas públicas definidas por el Gobierno nacional, en el marco del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta, la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, la Estrategia Nacional de Movilidad Activa y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. A través de estos instrumentos se desarrollarán planes, programas

y proyectos orientados a la educación vial y a la divulgación de normas de seguridad y protección para los usuarios de la bicicleta y los peatones.

Asimismo, este proyecto de ley también tiene por objeto modificar los tipos penales de omisión de socorro (artículo 131 de la Ley 599 de 2000) y de homicidio culposo agravado para incluir condiciones de mayor punibilidad en los eventos donde se presenten siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones. Por otro lado, 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*, 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 Marlén 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, junto con el Representante *Hernando González*.

En sesión del 19 de marzo de 2025 fue discutido y aprobado con modificaciones la ponencia para primer debate del proyecto de ley. La mesa directiva designó como ponentes para segundo debate a los mismos congresistas.

Para la elaboración del presente proyecto se solicitaron conceptos al Ministerio de Transporte, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Ministerio de Justicia y del Derecho, y al Consejo Superior de Política Criminal. De igual forma, se solicitó concepto a la Unidad Coordinadora de Asistencia Técnica Legislativa del Congreso de la República, con el fin de contar con claridad respecto al trámite legislativo aplicable.

No obstante, al momento de la radicación de esta ponencia, ninguna de las entidades y dependencias mencionadas ha remitido concepto alguno.

3. 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, *por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los ciclistas en el país y se dictan otras disposiciones*, presentada por el 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 presentó 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”* y fue archivado por tránsito de legislatura.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como objetivo brindar mayores garantías concretas para los ciclistas y peatones, iniciando con infraestructura óptima y necesaria para estos actores viales con esto incentivando a el uso de la bicicleta como medio de transporte y para los deportistas y peatones 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.

4. FUNDAMENTO JURÍDICO Y CFRAS

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”*.

La misma entidad entre 2009 y 2023 indica que 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 https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/879499/Boletin_diciembre_2023_.pdf

² Tomado de:

https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/1003294/Boletin_febrero_2024.pdf

³ Tomado de:

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

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

¹ Tomado de:

Fallecidos por Actor Vial

UsuarioVia	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
 Peatón	1.719	1.539	1.660	1.128	1.566	1.799	1.772
Sin Información	319	559	214	336	47	44	8
 Usuario de bicicleta	361	388	414	433	471	453	448
 Usuario de moto	3.234	3.126	3.455	2.908	4.312	4.914	5.213
Usuario de otros	26	23	47	37	31	65	43
Usuario de V.Individual	514	559	554	390	565	632	601
 Usuario T.Carga	146	184	188	138	182	219	202
Usuario T.Pasajeros	171	98	101	88	96	138	118

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras preliminares.

Las cifras son mucho más preocupantes cuando se revisan las cifras finales, donde se evidencia que entre el 2009 y el 2022 murieron 5.428 personas, es decir, un promedio al año de 387.7.

Fallecidos por Actor Vial

UsuarioVia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
 Peatón	1.742	1.738	1.654	1.690	1.788	1.749	1.821	1.857	1.790	1.764	1.747	1.229	1.607	1.866
Sin Información	145	84	79	139	95	209	248	218	296	257	56	123	25	11
 Usuario de bicicleta	394	333	352	300	313	342	380	379	375	428	431	456	480	465
 Usuario de moto	2.167	2.144	2.253	2.383	2.678	2.893	3.267	3.758	3.374	3.458	3.666	3.140	4.436	5.051
Usuario de otros	370	217	264	186	282	277	20	38	28	28	37	30	29	65
Usuario de V.Individual	579	642	448	511	481	521	594	591	530	603	578	422	574	646
 Usuario T.Carga	93	18	102	121	113	128	136	172	150	193	199	147	185	222
Usuario T.Pasajeros	257	242	283	158	178	177	139	145	176	118	112	94	98	143

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales.

Por departamento las cifras son las que siguen:

Departamento	Departamento						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Antioquia	51	41	52	49	57	37	40
Arauca	2	3	3	5	4	2	5
Archipiélago San Andrés, Providencia Y Santa Catalina	1						
Atlántico	2	9	4	6	5	15	13
Bogotá Dc	56	52	62	67	81	99	76
Bolívar	5		8	9	3	8	12
Boyacá	17	20	16	19	27	23	11
Caldas	14	11	7	8	9	6	6
Caquetá	2			1			1
Casanare	3	7	4	9	12	6	4
Cauca	8	8	11	10	6	13	9
Cesar	10	14	15	10	14	20	13
Córdoba	7	9	9	6	5	11	15
Cundinamarca	44	51	56	56	79	50	64
Guaviare				2	1		1
Huila	8	7	8	6	7	10	9
La Guajira	2	2	8	1	1	5	2
Magdalena	6	5	11	5	11	3	10
Meta	10	19	5	11	18	14	23
Nariño	5	14	8	6	6	10	12
Norte Santander	8	6	4	7	13	10	10
Putumayo			2	1	2	1	2
Quindío	5	6	10	12	12	6	6
Risaralda	8	14	9	11	10	16	15
Santander	12	17	16	21	10	11	7
Sucre	5	2	1	1	1	4	3
Tolima	9	20	15	7	19	16	24
Valle Del Cauca	62	50	70	87	57	57	55
Vichada					1		
Total	361	388	414	433	471	453	448

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras preliminares.

En cuanto a cifras de lesionados se tienen desde el 2009 hasta el 2023 cerca de 265.812 personas que resultaron heridas en siniestros viales. De esa cifra 19.049 fueron ciclistas.

Departamento	Departamento									Total
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
Amazonas	24	29	22	30	18	18	14	20	175	
Antioquia	5.073	4.454	4.847	4.657	1.534	2.987	3.296	3.454	30.302	
Arauca	209	236	225	173	96	157	159	207	1.462	
Archipiélago San Andrés, Providencia Y Santa Catalina	107	51	32	54	21	34	45	31	375	
Atlántico	1.928	1.810	1.675	1.656	562	1.061	1.443	1.421	11.566	
Bogotá Dc	7.249	7.201	7.728	6.971	3.014	5.020	6.300	6.295	49.778	
Bolívar	918	1.025	976	1.027	341	553	863	951	6.654	
Boyacá	1.167	1.033	1.008	903	356	639	978	1.040	7.124	
Caldas	1.248	1.108	1.025	1.016	276	705	1.010	1.028	7.416	
Caquetá	121	115	135	131	43	109	230	301	1.185	
Casanare	602	709	525	637	347	320	623	582	4.345	
Cauca	861	719	759	734	245	359	574	573	4.824	
Cesar	842	741	642	609	231	407	667	640	4.779	
Chocó	100	92	74	70	19	44	61	64	524	
Córdoba	881	698	694	591	186	452	598	587	4.687	
Cundinamarca	2.569	1.859	2.074	2.047	1.067	1.638	2.672	2.601	16.527	
Departamento Sin Asignar						7	8	24	39	
Guainía	28	46	35	16	4	9	12	28	178	
Guaviare	21	20	19	18	12	13	42	66	211	
Huila	1.103	1.054	928	836	321	514	791	818	6.365	
La Guajira	194	216	219	190	84	119	212	206	1.440	
Magdalena	690	560	516	486	163	307	550	538	3.810	
Meta	1.103	955	886	877	440	612	874	848	6.595	
Nariño	1.791	1.767	1.334	1.168	680	784	889	830	9.243	
Norte Santander	1.069	862	908	756	234	429	709	884	5.851	
Putumayo	142	158	115	145	43	126	109	121	959	
Quindío	1.217	1.076	1.053	803	224	437	629	567	6.006	
Risaralda	2.149	1.938	1.802	1.480	433	783	797	901	10.283	
Santander	3.277	2.251	2.261	2.109	743	1.197	1.741	1.900	15.479	
Sucre	271	248	244	235	56	124	205	210	1.593	
Tolima	2.643	2.191	2.012	1.794	934	1.450	1.726	1.700	14.450	
Valle Del Cauca	5.594	4.866	4.743	4.578	1.730	2.945	3.401	3.666	31.523	
Vaupés				5	1	5	5	3	19	
Vichada	40		1				2	2	45	
Total	45.231	40.088	39.517	36.812	14.458	24.364	32.235	33.107	265.812	

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales.

Departamento	Departamento									Total
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
Amazonas				1					1	
Antioquia	187	180	213	200	78	132	143	124	1.257	
Arauca	4	9	9	11	7	5	5	16	66	
Archipiélago San Andrés, Providencia Y Santa Catalina	2				1	2			5	
Atlántico	97	95	83	111	45	84	86	59	660	
Bogotá Dc	789	915	1.000	1.006	611	836	885	827	6.869	
Bolívar	34	34	44	35	22	26	34	43	272	
Boyacá	106	107	125	116	54	69	94	86	757	
Caldas	50	38	40	45	17	40	36	29	295	
Caquetá	5	1		4	3	3	3	2	21	
Casanare	35	35	30	37	12	10	20	18	197	
Cauca	40	41	48	38	12	15	18	15	227	
Cesar	58	41	61	54	19	16	28	27	304	
Chocó	1	2	2	1	1				7	
Córdoba	57	45	31	30	6	20	18	21	228	
Cundinamarca	205	169	244	274	164	214	344	303	1.917	
Departamento Sin Asignar						2	2	2	6	
Guainía		3	1	1		1		1	7	
Guaviare	3	3	3	5	1		5	4	24	
Huila	32	36	34	44	24	16	18	24	228	
La Guajira	6	3	11	8	4	2	5	5	44	
Magdalena	53	56	48	48	14	12	43	32	306	
Meta	82	64	65	84	35	50	60	42	482	
Nariño	53	51	60	44	28	28	25	24	313	
Norte Santander	41	22	39	31	12	29	25	39	238	
Putumayo	1			10			1	1	13	
Quindío	60	58	50	36	11	15	22	27	279	
Risaralda	99	58	91	62	23	37	27	38	435	
Santander	100	95	116	82	39	50	55	57	594	
Sucre	11	6	6	6	1	2	3	1	36	
Tolima	110	111	105	101	61	56	79	61	684	
Valle Del Cauca	426	378	361	364	113	180	213	240	2.275	
Vaupés								1	1	
Vichada	1								1	
Total	2.748	2.656	2.921	2.888	1.418	1.952	2.297	2.169	19.049	

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales.

BOYACÁ:

De acuerdo con cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante el 2023 en Boyacá fallecieron 236 personas como consecuencia de Siniestros Viales, siendo el departamento 17 con mayor número de muertes durante ese año.

Departamento	2023	Total
Antioquia	1.116	1.116
Valle Del Cauca	872	872
Cundinamarca	687	687
Bogota Dc	629	629
Santander	423	423
Tolima	359	359
Meta	327	327
Huila	323	323
Cordoba	321	321
Cesar	317	317
Bolivar	305	305
Atlantico	299	299
Cauca	292	292
Norte Santander	291	291
Narino	267	267
Magdalena	254	254
Boyaca	236	236
Casanare	180	180
Risaralda	179	179
Caldas	152	152
Sucre	131	131
La Guajira	125	125
Quindio	108	108
Putumayo	99	99
Arauca	84	84
Caqueta	82	82
Choco	29	29
Guaviare	21	21
Archipelago San Andres, Providencia Y Santa Catalina	18	18
Vichada	13	13
Amazonas	3	3
Departamento Sin Asignar	2	2
Guainia	1	1
Vaupes	1	1
Total	8.546	8.546

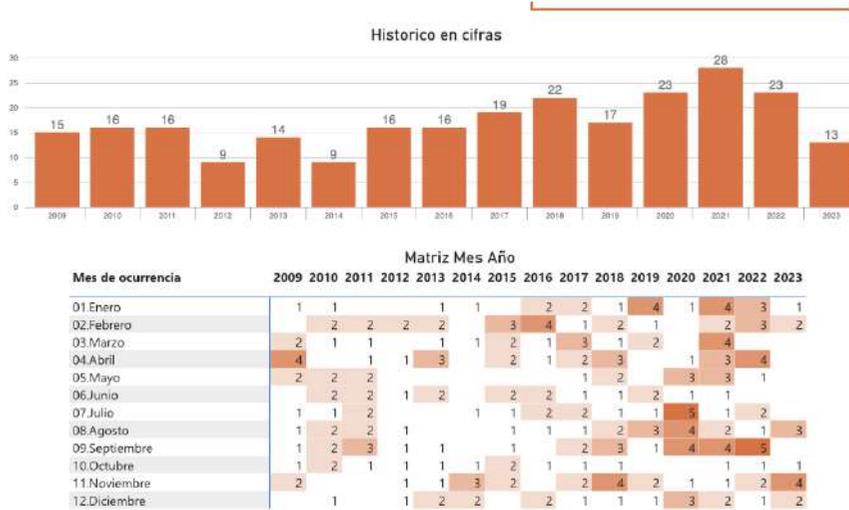
Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales.

En cuanto a ciclistas, se tiene que para el 2023 a nivel nacional fallecieron un total de 462 personas, de las cuales 13 fueron en Boyacá, lo que deja al departamento en el top 10 de territorios donde más fallecieron ciclistas en ese año.

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

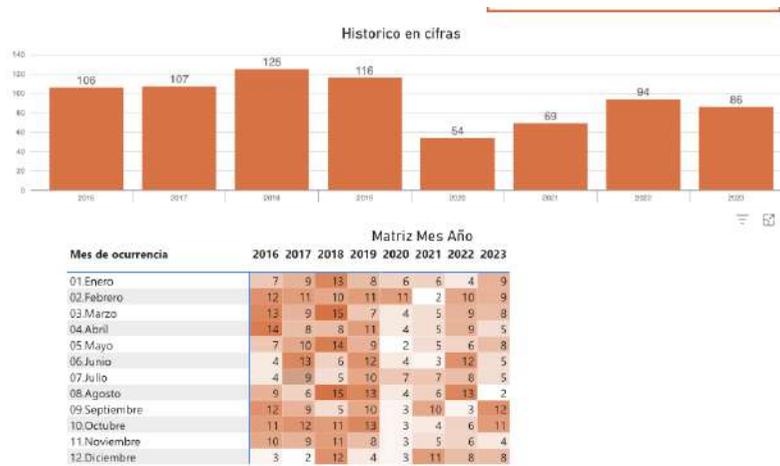
Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales.

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	Maq. industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	1		3			1	5		10	20
Usuario de bicicleta			2	1			3		2	9
Usuario de moto		1	7	8	33		10	4	14	77
Usuario de otros				1						1
Usuario de V.Individual				15	3	2	3		2	25
Usuario T.Carga				1						1
Usuario T.Pasajeros				4						4
Total	1	1	12	29	37	3	21	5	28	137

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras preliminares.

De otra parte, según la ADRES, en 2017 los carros fantasmas produjeron un número de afectados de 99.836 personas, 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 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.

Ahora bien, en lo corrido de 2025 se han presentado siniestros viales donde 128 ciclistas han perdido la vida y 432 han resultado heridos. Estas cifras representan una variación al alza respecto de las cifras reportadas para 2024. Donde el mayor número de casos se presenta en el valle del cauca.

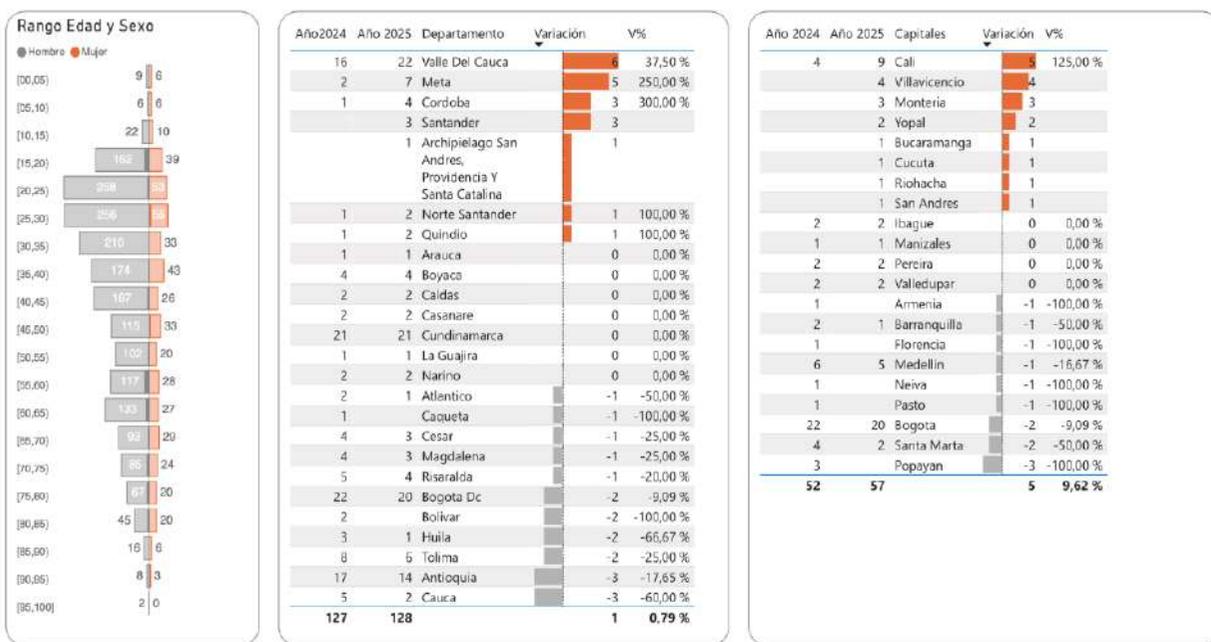
⁵ Tomado de: <https://servicios.adres.gov.co/Todas-Las-Noticias/Post/6049/Las-victimas-de-carros-fantasmas-le-costaron-al-Estado-156-610-millones-en-2017>.

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.



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

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. La encuesta de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá, tan solo en la capital se 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.

Si miramos el derecho comparado, de acuerdo con 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.

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 condictiendo 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 (incremento 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 (incremento ½) 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

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>

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 (artículo 88, C. P.).

Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquél 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 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 solo 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

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

¹² Ibid.

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

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.

6. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

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

7. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY ANTE LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES: ACOGIDA DE PROPOSICIONES PARA LA INCLUSIÓN DE PEATONES

Durante el trámite del Proyecto de Ley número 303 de 2024 de la Cámara, que inicialmente se centraba en medidas para la protección de ciclistas, se presentaron una serie de proposiciones por parte del Representante a la Cámara *Daniel Carvalho Mejía*. Estas proposiciones fueron completamente acogidas en el debate y tuvieron como propósito fundamental extender el alcance del proyecto para incluir explícitamente a los peatones, reconociéndolos como actores viales igualmente vulnerables.

Las modificaciones específicas introducidas en el articulado del proyecto, son las siguientes:

1. Título y Artículo 1° (Objeto): Inclusión de la protección de ciclistas y peatones.

2. Artículo 2° (Infraestructura segura): Garantizar infraestructura para ciclistas y peatones, incluyendo ciclovías, andenes.

3. Artículo 3° (Articulación de políticas): Incluir seguridad de ciclistas y peatones en planes y programas.

4. Artículo 4° (Participación ciudadana): Garantizar la participación de colectivos de ciclistas y peatones.

5. Artículo 5° (Omisión de socorro): Aumentar la pena cuando la omisión afecte a peatones o ciclistas.

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

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

6. Artículo 6° (Homicidio culposo): Aumentar la pena cuando el homicidio culposo afecte a ciclistas y peatones.

Durante el debate, la Representante Susana Gómez Castaño planteó una inquietud sobre la competencia de la Comisión Sexta para modificar un tipo penal, a la luz de lo dispuesto en la Ley 3ª de 1992. Ante esta duda, se solicitó un concepto a la Unidad Técnica Legislativa con el fin de obtener claridad al respecto. Sin embargo, hasta el momento, no se ha recibido una respuesta formal a dicha solicitud.

8. CONFLICTOS DE INTERÉS

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019 “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992”, se hacen las siguientes consideraciones, a fin de describir 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 solo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per sé 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.

9. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento al artículo 7° 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

¹⁶ Sentencia C-490 del año 2011.

(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 Legislativo.”¹⁷

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”.

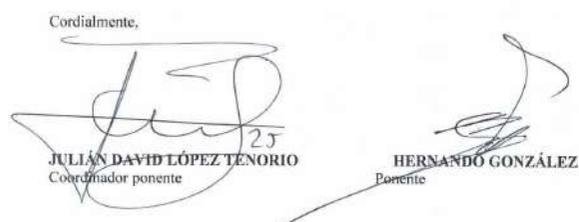
De conformidad con lo anterior, y como lo ha resaltado la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal de las iniciativas parlamentarias que se presenten no puede ser una barrera para establecer disposiciones normativas que requieran gastos fiscales. Mencionando, además, que si bien compete a 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.

10. PROPOSICIÓN

Presentamos Ponencia Positiva al Proyecto de Ley número 303 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones* y solicitamos a la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes dar segundo debate de acuerdo al texto propuesto.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar acciones para la protección de los ciclistas y peatones 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 y peatones.

Artículo 2°. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades departamentales, municipales y distritales deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, incluyendo ciclovías, andenes, 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 y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.

Parágrafo 1°. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo las entidades territoriales elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, 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 y andenes, 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.

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

¹⁷ Sentencia C-502 de 2007.

de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa 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 y los peatones; 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 y peatones, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo. Para esto se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial.

Artículo 4°. El Gobierno nacional, Departamental, Municipal y Distrital garantizarán la participación de las fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones 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 y peatones 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 condiciendo 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

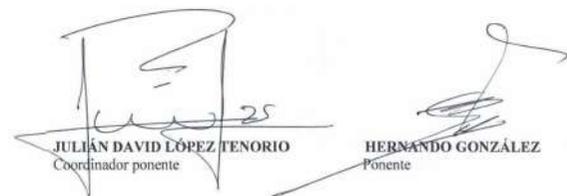
ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o condiciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción 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.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECINUEVE (19) DE MARZO DE 2025, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2024
CAMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y DE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

Artículo 1. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto adoptar acciones para la protección de los ciclistas y peatones 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 y peatones.

Artículo 2. *Infraestructura segura para ciclistas y peatones.* Las autoridades departamentales, municipales y distritales deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, incluyendo ciclo vías, andenes, 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 y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.

Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo las entidades territoriales elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, 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 y andenes, 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.

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, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa 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 y los peatones; 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 y peatones, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo. Para esto se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial.

Artículo 4. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital garantizarán la participación de las fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones 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 y peatones 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 peatones, 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 peatones 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."

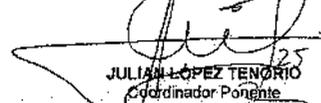
Artículo 7. Exclusión beneficios y subrogados. Cuando se trate de los delitos de homicidio culposo agravado por el numeral 7 del artículo 110 de la Ley 599 de 2000 o del inciso segundo del delito de omisión de socorro no podrán conceder ningún tipo de beneficios y subrogados penales o mecanismos sustitutivos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

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 19 de marzo de 2025.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de Ley 303 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". (Acta No. 030 de 2025) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 12 de marzo de 2025, según Acta No. 29 en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.


JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Coordinador Ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
Vicepresidente


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 3 de junio de 2025

Autorizo la publicación del presente informe de Ponencia para Segundo Debate, el texto aprobado en primer debate y el texto que se proponie para segundo debate del Proyecto de Ley No. 303 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO (Ponente Coordinador) y HERNANDO GONZÁLEZ.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 453 /25 del 3 de junio de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 895 - viernes, 6 de junio de 2025

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate proyecto de ley número 619 de 2025 Cámara - 62 de 2024 Senado, por medio del cual se reduce la jornada laboral semanal a las y los trabajadores domésticos internos, en razón a criterios de igualdad. 1

Informe de ponencia positiva para segundo debate texto propuesto del proyecto de ley número 303 de 2024 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones. 13