



**COMISION TERCERA
 CAMARA DE REPRESENTANTES**

Recibido Por Leonidas Lara Zamora

Fecha: 16 de Octubre de 2024

Hora: 5:16.P.M.

Número de Proposición: 62L

Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley No. 300 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación y se dictan otras disposiciones", en los siguientes términos:

ARTÍCULO NUEVO. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 211 del Estatuto Tributario modificado por el artículo 13 de la Ley 663 de 2000, el cual quedará así:

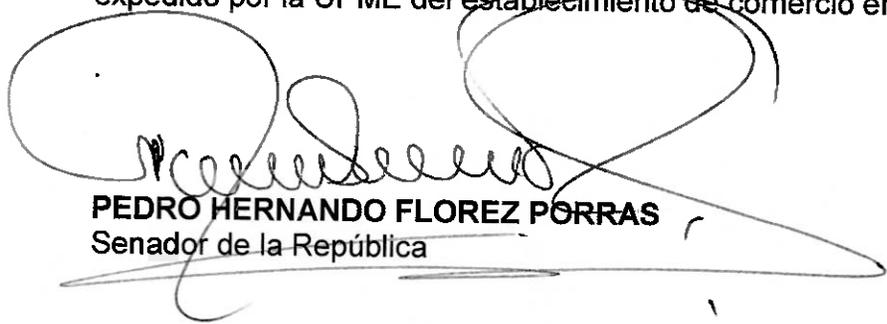
Parágrafo transitorio. Los prestadores de servicios turísticos con inscripción activa y vigente en el Registro Nacional de Turismo, que desarrollen como actividad económica principal alguna de las descritas a continuación, estarán exentos del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico del que trata el párrafo 2 del presente artículo:

5511	Alojamiento en hoteles
5512	Alojamiento en apartahoteles
5513	Alojamiento en centros vacacionales
5514	Alojamiento rural
5519	Otros tipos de alojamiento para visitantes
8230	La organización, promoción y/o gestión de acontecimientos tales como exposiciones empresariales o comerciales, convenciones, conferencias y reuniones, estén incluidas o no la gestión de esas instalaciones y la dotación de personal necesario para su funcionamiento.
9231	Actividades de parques de atracciones y parques temáticos

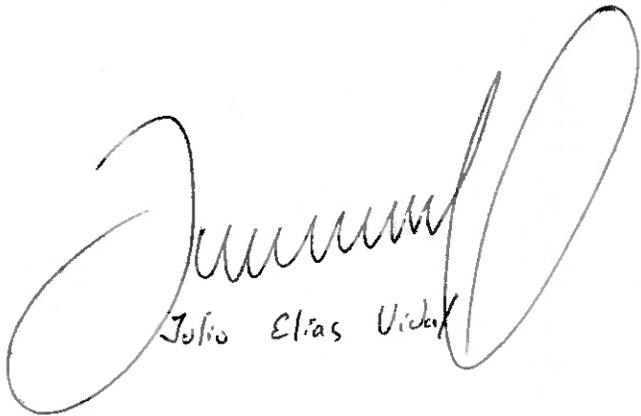
Para la aplicación del beneficio, el usuario prestador de servicios turísticos deberá desarrollar la actividad turística en establecimiento de comercio abierto al público, debidamente acreditado mediante su Inscripción en el Registro Mercantil. Así, mismo, estarán obligados a implementar un proyecto de Gestión Eficiente de la Energía (GEE), aportando el certificado otorgado por la Unidad de Planeación Minero Energética – UPME, conforme a lo establecido en la resolución número 000319 de 2022 expedida por la misma entidad; proyecto que deberá estar orientado a reducir como mínimo un 10% del consumo de la energía del establecimiento de comercio; igualmente, estarán cobijados con este beneficio, aquellos prestadores de servicios turísticos, que hayan obtenido el certificado de la UPME por inversión en este tipo de proyectos, hasta dos (2) años antes, a la entrada en vigencia de la presente ley.



Este beneficio tributario será por un plazo de cuatro (4) años, contados a partir de que el prestador de servicios turísticos solicite la exención previa presentación de los requisitos: Registro Nacional de Turismo, Registro mercantil y el certificado expedido por la UPME del establecimiento de comercio en cuestión



PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS
Senador de la República



Julio Elias Vidales

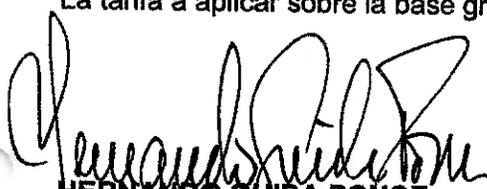
PROPOSICION ADITIVA

Adicionar un **ARTÍCULO NUEVO** al Proyecto de Ley No. 300 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones", así:

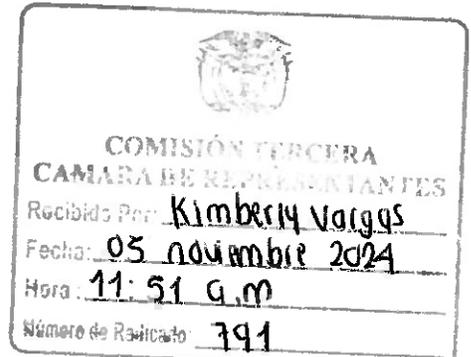
"ARTÍCULO NUEVO: el artículo 5° de la Ley 981 de 2005, quedará así:

Artículo 5°. Base gravable y tarifa de la Sobretasa Ambiental. Modificado por el art. 1, Ley 1718 de 2014. Para efectos del cobro y recaudo del tributo debe entenderse como base gravable el valor total del peaje a pagar por cada vehículo que transite por la vía, según la clasificación vigente al momento de su causación.

La tarifa a aplicar sobre la base gravable será del **doce por ciento (12%)**"



HERNANDO GUIDA PONCE
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena



COMISIÓN TERCERA
CAMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: Kimberly Vargas
Fecha: 05 noviembre 2024
Hora: 11:51 a.m
Número de Raticato: 791

JUSTIFICACIÓN

Las Áreas de Conservación y Protección Municipal, sitios de Ramsar o Humedales de Importancia Internacional constituyen uno de los principales activos de las regiones para apoyar el logro del objetivo superior del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "*Colombia potencia mundial de la vida*", tal como lo consagró la **Ley 981 de 2005 que creó la Sobretasa Ambiental como un mecanismo de compensación a la afectación y deterioro derivado de las vías del orden nacional actualmente construidas y que llegaren a construirse, próximas o situadas en dichas áreas.**

La precitada Ley, vigente desde hace cerca de dos décadas fijó dicha sobretasa en cinco por ciento (5%), lo cual resultó insuficiente dado el acelerado ritmo del cambio climático, que tiene efectos catastróficos en los ecosistemas mencionados. Por esta razón se requirió que mediante la ley 1718 de 2014 se incrementara en 3 puntos porcentuales la referida sobretasa. Ante la realidad de hoy y la urgente necesidad de proteger dichos ecosistemas **se considera pertinente plantear un aumento adicional de 4 puntos porcentuales, quedando la sobretasa Ambiental en 12%.**

Esta medida permitiría, en el caso de la Ciénaga Grande de Santa Marta - CGSM dar solución a diferentes problemáticas que amenazan el delicado equilibrio ecosistémico, a saber:

Desde el año 2015, el equilibrio ecológico de la CGSM, se ha visto drásticamente afectado, esencialmente por la disminución del ingreso de agua dulce debido en gran medida a la reducción de caudales hídricos, producto del fenómeno ENOS (Oscilación del Sur), comúnmente conocido como el fenómeno del Niño – Fase Cálida - o de la Niña – Fase Fría -, que es reconocido por las poderosas variaciones atmosféricas y oceánicas que puede ocasionar en la Región del Pacífico Ecuatorial, que

en sus fases extremas provoca alteraciones climáticas en la escala interanual sobre todo en el territorio de la República de Colombia, afectando todo el medio natural en general y el ciclo hidrológico, en particular. Este fenómeno de gran escala, perturba la disponibilidad (por déficit o excedencia) de una las fuentes hídricas más importantes de abastecimiento del Complejo Deltaico Estuarino de la Ciénaga Grande de Santa Marta CDE-CGSM, como es el río Magdalena.

A partir del fenómeno ENOS, se ha incrementado en las últimas décadas el transporte de sedimentos y contaminantes de la principal arteria fluvial de nuestro país, el río Magdalena, que en su cuenca baja sufre las mayores alteraciones, originando, cierres o desconexiones de los principales cuerpos de agua (caños) que alimentan directa o indirectamente el CDE-CGSM, situación que influye notoriamente en este complejo, puesto que el río Magdalena es el mayor aportante de agua dulce, dado que los ríos que descienden de la Sierra Nevada, poseen un caudal medio que representa menos en promedio del 20% del ingreso de agua al complejo cenagoso, reduciéndose considerablemente este porcentaje sobre todo en épocas de Fenómeno del Niño.

Además, hay que tener en cuenta que estos cuerpos lagunares son sistemas dinámicos que demuestra su alta dependencia no solo a los mantenimientos y operatividad de los canales, sino también a los eventos climáticos; un ejemplo de ello lo constituye la alta precipitación registrada en el año 2010, durante el fenómeno de la Niña y la apertura de los caños, lo que influyó significativamente en la rápida regeneración de los bosques de manglar para esa fecha. Por el contrario, en años donde se presentó el fenómeno del Niño, se determinaron incrementos importantes en la salinidad de los suelos y los cuerpos de agua de algunas zonas, lo cual se asocia a la muerte y defoliación de áreas de manglar. Así mismo, se ve afectado el hábitat de los peces y su productividad por cambios que se producen en las características fisicoquímicas del agua.

Tampoco hay que olvidar, que las actividades antropogénicas son otra de las causas del problema que actualmente presenta la CGSM, ya que la Construcción de la vía Ciénaga – Barranquilla no solo se rompió el equilibrio entre el ingreso de agua dulce y salada, sino también la interconexión de caños, humedales y ciénagas, al igual que la estabilidad de los sedimentos. La construcción de necesarias infraestructuras que mejoren la movilidad vial entre Barranquilla y Santa Marta (Doble Calzada y Viaductos) generarán en el mediano plazo un incremento de agua salada al sistema, que de no proyectarse acciones que permitan el ingreso de agua dulce al sistema, podría generar la hipersalinización nuevamente del complejo lagunar y por ende el deterioro del bosque de manglar y con ello afectaciones sociales, económicas y ambientales incuantificables.

En este sentido, la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG, en cumplimiento de sus funciones, otorgadas por la ley 99 de 1993, como máxima autoridad ambiental de su jurisdicción, ha venido ejecutando un **PLAN DE MANTENIMIENTO DE LA CIENAGA GRANDE DE SANTA MARTA**, así mismo, ha gestionado otros proyectos para la recuperación de este ecosistema, los cuales han permitido en cierta medida, que la Ciénaga Grande se mantenga y no entre en un proceso de deterioro irreversible; sin embargo, no se debe olvidar lo extenso de la ecorregión de la Ciénaga Grande de Santa Marta, con un área aproximada de 5.286 km², mucho mayor que la extensión que posee el departamento del Atlántico, por lo tanto, no es posible con los recursos disponibles de la actual sobretasa ambiental al peaje, realizar el mantenimiento que requiere el sistema lagunar, sino que se priorizan sectores, conforme a las recomendaciones dadas anualmente por el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras INVEMAR, en el Informe de Monitoreo Ambiental de la CGSM por lo que resulta evidente que el recurso actual, es insuficiente para la necesidad que este cuerpo lagunar presenta, dado que se hace necesario intensificar las inversiones, tal como lo ha recomendado

INVEMAR en sus informes. A pesar de los altos costos y la precariedad de los recursos, a corte de 2021 se reporta una cobertura de manglar de 39.899 hectáreas de la CGSM, lo que refleja un incremento de más del 120% con relación al área degradada en la década de los 90.

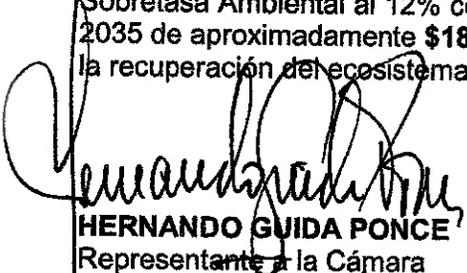
Con la presente iniciativa se realizará mantenimiento permanente de los cuerpos de agua que alimentan y conectan a la CGSM (Ríos y caños). Esto es sumamente importante, porque el INVEMAR en los últimos años ha venido planteado la necesidad de adelantar la ejecución de obras hidráulicas no solo en caños principales y secundarios, sino también en caños terciarios, para evitar que el proceso de recuperación se detenga, pero que tales intervenciones se realicen en todo el cuerpo de agua y no de manera parcial en los sectores más críticos.

De otro lado, este incremento en el porcentaje de la sobretasa ambiental a los peajes apunta a la realización de acciones complementarias que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las comunidades asentadas en la ecorregión de la CGSM, y de esta manera promover una "Recuperación Integral": El propósito de incrementar el ingreso de agua dulce no solo permitirá la recuperación ecológica del ecosistema del manglar, sino que contribuirá en el abastecimiento de agua potable a las poblaciones para consumo, propiciar el desarrollo productivo sostenible, con emprendimientos y autoempleo, que garantice la seguridad y sostenibilidad alimentaria a través de minidistritos de riego, promover el turismo sostenible, mejorar la conectividad fluvial entre poblaciones y mitigar los riesgos por inundaciones en las poblaciones entre otros.

Si nos acogemos a las inversiones que adelanta la COPORACIÓN, en el marco de sus funciones establecidas por ley y de su compromiso con la recuperación del ecosistema, en cuanto al mantenimiento y recuperación de los cuerpos de agua que irrigan la CGSM, debemos mencionar, que las necesidades abarcan una extensión importante de cuerpos de agua, entre los más prioritarios, que suman 780,89 kilómetros en total; lo que implicaría una inversión cuantiosa, que desborda la capacidad financiera de la entidad. Para lo cual se necesitarían alrededor de **\$154.151 millones**, eso sin tener en cuenta que todos los caños y ríos no tienen la misma sección y profundidad de trabajo.

Adicionalmente, la intervención para la recuperación de los ríos, contemplan secciones bastante amplias, así como la construcción de obras de protección de orillas, reforestación, obras anti socavación, entre otras; que requieren de cuantiosas inversiones, para poner un ejemplo, para la recuperación de 27 kilómetros del río Frio, se realizó una inversión total de \$27.000.000.000 millones de pesos, es decir en promedio mil millones por kilómetro.

En razón a lo anterior, se solicita la aprobación de esta proposición acerca del incremento de la Sobretasa Ambiental al 12% con lo cual se garantizan recursos adicionales entre las vigencias 2025-2035 de aproximadamente **\$186.513 millones**, con lo cual se podrían atender los costos que requiere la recuperación del ecosistema de la CGSM.



HERNANDO GUIDA PONCE
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

COMISIÓN TERCERA CÁMARA DE REPRESENTANTES Recibido Por: Jean Carlos Fecha: 8 noviembre 2024 Hora: 2:33 pm Número de Radicado: 835

PROPOSICIÓN

En virtud del artículo 114 de la ley 5 de 1992, se propone la adición de un artículo nuevo al Proyecto de Ley No. 300 de 2024 -Cámara- "Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación y se dictan otras disposiciones", quedando así:

Artículo Nuevo. Adiciónese un artículo transitorio a la Ley 769 de 2002, así:

Artículo Transitorio. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 31 de diciembre de 2024, podrán acogerse, por una única vez, dentro de los seis (6) meses siguientes, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, previo asistencia a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención debidamente registrado ante el RUNT, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del cien por ciento (100%) de sus respectivos intereses.

Parágrafo 1°. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en la Ley 1696 de 2013.

Parágrafo 2°. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo 3°. La reincidencia no será aplicable a los infractores que acrediten haber realizado los cursos pedagógicos conforme a lo establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

JUSTIFICACIÓN

El presente artículo, tiene por objeto establecer una amnistía a los deudores de multas por infracciones al Código Nacional de Tránsito y posibilitar la recuperación de la cartera morosa a favor de las autoridades de tránsito.

Desde la entrada en vigencia del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), esto es, el 6 de noviembre de 2002, con corte hasta el mes de

Handwritten signature on the left margin.

Handwritten signature: Juan Barroza.

Handwritten signature: Arthur Guerrero.

Handwritten signature: AUGO ARELLANO CASANAVE

Handwritten signature: Alvaro Rueda. Santander.

Handwritten signatures and notes on the right margin.

diciembre del año 2019, se han impuesto en la República de Colombia, treinta y tres millones cuatrocientos cincuenta y nueve mil cuatrocientos cuarenta y seis (33.459.446), comparendos por infracciones a las normas de tránsito, que, de ser pagados por sus acreedores en su totalidad, ascenderían a la suma de diez billones seis mil trescientos treinta y tres millones ochocientos sesenta y cuatro mil cuatrocientos sesenta y siete pesos (\$10.006.333.864.467)¹.

Sin embargo, en muchos casos, se pierden estos recursos debido a que, se presenta la configuración de los fenómenos jurídicos, tales como, la caducidad² y la prescripción³; para el caso en concreto, durante el periodo de tiempo comprendido entre el 6 de noviembre de 2002 y el mes de diciembre del año 2019, se desagregan, a continuación, los números de los comparendos sobre los cuales la autoridad competente, ha declarado la ocurrencia de las instituciones legales anteriormente enunciadas, así como también, aquellos casos en donde han suscitado por el transcurso del tiempo.

CADUCIDADES Y PRESCRIPCIONES DECLARADAS POR AUTORIDAD DE TRÁNSITO	NÚMERO	ESTADO
	1.972.438	Prescritos
	193.046	Caducados

¹ Información recuperada de la Gaceta del Congreso No. 1191 del 2019, con ocasión al trámite del proyecto de Ley 133 de 2018 -Cámara-, sancionado posteriormente a través de la Ley 2027 de 2020.

² La caducidad, se define en el artículo 161 de la Ley 769 de 2002, así:

“ARTÍCULO 161. CADUCIDAD. La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad.

La decisión que resuelve los recursos, de ser procedentes, deberá ser expedida en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición, si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente. (...). (Negrillas y subrayados, fuera del texto original).

³ La prescripción, se contempla en el artículo 159 de la Ley 769 de 2002, así:

“ARTÍCULO 159. CUMPLIMIENTO. La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario y prescribirán en tres años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpirá con la presentación de la demanda.
(...). (Negrillas y subrayados, fuera del texto original).

CADUCIDADES Y PRESCRIPCIONES CONFIGURADAS POR VENCIMIENTO DE TÉRMINOS LEGALES	NÚMERO	ESTADO
	2.203.052	Prescritos
	858.841	Caducados

De modo tal que, ante la operación de los fenómenos de la caducidad y la prescripción, en los últimos cuatro (4) años, el Estado se ha encargado de implementar una política pública que, permite solventar y recuperar el valor económico generado con ocasión a las sanciones impuestas a los infractores de las normas de que trata la Ley 769 de 2002, a través del artículo 2 de la Ley 2027 de 2020 *“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE AMNISTÍA A LOS DEUDORES DE MULTAS DE TRÁNSITO, SE POSIBILITA LA SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS DE PAGO POR DEUDAS DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO A LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”* y el artículo 49 de la Ley 2155 de 2021 *“POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDE LA LEY DE INVERSIÓN SOCIAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*.

De ahí que, se establece de forma inequívoca, la conveniencia de una amnistía, toda vez que, permite la recuperación de los recursos para los organismos de tránsito y, además facilita a los ciudadanos ponerse al día en sus obligaciones.

Finalmente, el parágrafo 3° del presente artículo, tiene por objeto establecer una regla de derecho que, permita evitar la ocurrencia de la suspensión de la licencia de conducción, conforme al artículo 124 de la Ley 769 de 2002, respecto de aquellos infractores que, cometen más de una falta a las normas de tránsito, en un periodo de seis (6) meses.

De modo tal que, el ordenamiento jurídico le otorgue prevalencia a los cursos educativos sobre normas de tránsito que brindan los: (i) Organismos de Tránsito; (ii) Centros de Enseñanza Automovilística y (iii) Centros integrales de atención debidamente registrados ante el RUNT y no, de forma represiva, se otorgue a título de sanción, una suspensión de seis (6) meses por constituirse en una reincidencia.

Cordialmente.

COMISIÓN TERCERA
CAMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: Jean Carlos
Fecha: 8 noviembre 2024
Hora: 2:32 pm
Número de Recibo: 834

PROPOSICIÓN

En virtud del artículo 114 de la ley 5 de 1992, se propone la adición de un artículo nuevo al Proyecto de Ley No. 300 de 2024 -Cámara- "Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación y se dictan otras disposiciones", quedando así:

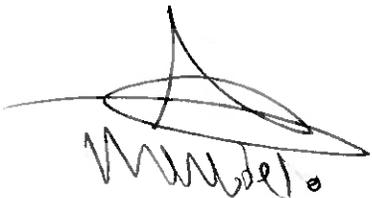
Artículo Nuevo. Adiciónese un artículo transitorio a la Ley 769 de 2002, así:

Artículo Transitorio. los ciudadanos que sean contribuyentes de impuesto vehicular, y que presenten deudas en mora hasta el 31 de diciembre de 2024, se podrán acoger, por una única vez, dentro de los seis (6) meses siguientes a partir de la vigencia de la presente ley, a un descuento del ochenta por ciento (80%) en sanciones y una reducción del ochenta por ciento (80%) de los intereses calculados con la tasa de interés bancaria corriente, siempre y cuando se realice el pago del cien por ciento (100%) del impuesto vehicular.

Parágrafo: Para aquellos propietarios de vehículos automotores que no realizaron el respectivo traspaso ante un organismo de tránsito y que demuestren cuando menos a través de declaración, que han transcurrido mínimo 2 años desde el momento en que dejo de ser poseedor, se podrán beneficiar a partir de la vigencia de la presente ley a un descuento del cien por ciento (100%) en sanciones, una reducción del cien por ciento (100%) de los intereses calculados con la tasa de interés bancaria corriente, y un descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor del impuesto vehicular liquidado, con la finalidad de quedar al paz y salvo y de esta manera puedan realizar el traspaso a persona indeterminada.

JUSTIFICACIÓN

El presente artículo, tiene como propósito incorporar en el ordenamiento jurídico, un descuento del ochenta por ciento (80%) en sanciones y una reducción del ochenta por ciento (80%) de los intereses calculados con la tasa de interés bancaria corriente, para todos aquellos ciudadanos que sean contribuyentes de impuesto vehicular, y que presenten deudas en mora hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre y cuando se realice el pago del cien por ciento (100%) del impuesto vehicular.



Así las cosas, respecto a las estrategias para abordar la evasión tributaria en América Latina y el Caribe, se considera imperante traer a colación lo argüido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la Organización de las Naciones Unidas (CEPAL), a saber: *“(...) los países de la región han venido avanzando en una serie de reformas y medidas administrativas enfocadas en combatir las prácticas deliberadas de evasión y elusión tributarias. La difusión de la facturación electrónica, la adopción de mecanismos de recaudación automática, el tratamiento segmentado de los distintos contribuyentes constituyen ejemplos de un enfoque moderno para las Administraciones Tributarias latinoamericanas (...)”*⁴.

De modo tal que, este tipo de medidas tributarias resultan ser eficientes para que los municipios puedan recuperar la cartera de los ciudadanos que presenten deudas en mora hasta el 31 de diciembre de 2024, relacionadas con el impuesto vehicular y, así se fortalezca el recaudo de los tributos y recursos disponibles.

Siendo esencial que, estos recaudos faciliten el cumplimiento voluntario de los ciudadanos por sus respectivas acreencias y se disminuya a su vez, las posibilidades de elusión y evasión de las obligaciones tributarias por parte de los contribuyentes.

Po lo tanto, se debe implementar una política pública de recaudos que implique una serie de esfuerzos concretos para aumentar el recaudo de la de tributación, mediante el incentivo específico en la reducción de sanciones y de los intereses calculados con la tasa de interés bancaria corriente.

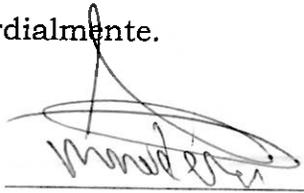
De modo tal que, el Estado debe procurar el mayor recaudo de los tributos eludidos, para que así pueda cumplir con sus fines y propósitos. Al respecto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la Organización de las Naciones Unidas (CEPAL), considera que: *“(...) durante décadas se ha venido señalando que la recaudación de los principales impuestos aplicados a nivel regional y en diferentes niveles de gobierno resulta considerablemente menor a la que podría obtenerse si todos los contribuyentes cumplieran debidamente con sus obligaciones tributarias de acuerdo a lo establecido en la legislación. En ese sentido, debido a la pérdida de valiosos recursos fiscales que representa para el Estado, la evasión tributaria ha sido y continúa siendo uno de los principales obstáculos que afectan a las finanzas*

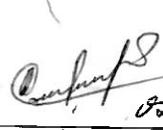
⁴ J. C. Gómez Sabaini y D. Morán, “Estrategias para abordar la evasión tributaria en América Latina y el Caribe: avances en su medición y panorama de las medidas recientes para reducir su magnitud”, serie Macroeconomía del Desarrollo, N° 215 (LC/TS.2020/125), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020.

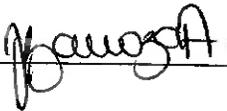
*públicas y, por ende, al proceso de desarrollo de los países de América Latina y el Caribe (...)*⁵. (CEPAL, 2019a).

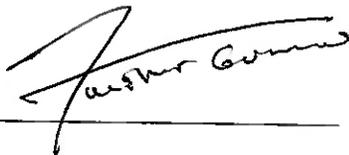
Pese a que se han realizado esfuerzos ecuménicos con el objetivo de acotar los niveles de evasión fiscal, en el ámbito nacional, con una mayor inversión en recursos humanos, financieros y tecnológicos para fortalecer la capacidad operativa de la agencia de administración tributaria, es necesario y conveniente, permitir a los ciudadanos estar al día en sus obligaciones, a través de la implementación de los beneficios tributarios, objeto de la proposición.

Cordialmente.




_____ Oscar D. Puez





⁵ Ídem.

PROPOSICIÓN

Adiciónese un artículo nuevo al texto propuesto para primer debate del proyecto de Ley No. 300 de 2024 Cámara -245 de 2024 Senado: *"Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones"*, así:

Artículo Nuevo. Modifíquese el párrafo 1º del artículo 221 de la Ley 1819 de 2016, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 1o. El impuesto nacional al carbono no se causa para los sujetos pasivos que certifiquen ser carbono neutro, ya sea que la certificación sea obtenida directamente por el sujeto pasivo o a través del consumidor o usuario final, de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. ~~La no causación del impuesto nacional al carbono no podrá exceder en ningún caso el cincuenta por ciento (50%) del impuesto causado.~~ El uso de la certificación de carbono neutro, para la no causación del impuesto al carbono, no podrá volver a ser utilizada para obtener el mismo beneficio ni ningún otro tratamiento tributario.


OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

	
COMISIÓN TERCERA CÁMARA DE REPRESENTANTES	
Recibido Por:	Kimberly Vargas
Fecha:	12 noviembre 2024
Hora:	11:40 a.m
Número de Radicado:	844

JUSTIFICACIÓN

La industria aérea no tiene la posibilidad de reducir el consumo de combustible tradicional pues a la fecha, no existe sustituto sostenible que pueda ser incorporado para su operación y garantizar la misma. El impuesto al carbono no prevé inversiones para acelerar el desarrollo y transición energética en el sector aéreo y en tal sentido, limitar los mecanismos de compensación de emisiones de CO2 restringe las acciones de gestión de cambio climático del sector. En conclusión, así la modificación del impuesto al carbono busque la reducción de combustible fósil, actualmente y durante varios años, las aerolíneas en Colombia no tendrán los mecanismos para hacerlo.

Por tal motivo, es indispensable promover los mecanismos de compensación de emisiones, eliminando la limitante actual que solo permite compensar hasta un 50% el impuesto al carbono, y así promover la inversión en proyectos de captura de CO2, los cuales en su mayoría están orientados a actividades de conservación o de reforestación, esenciales para avanzar en objetivos fundamentales como frenar la deforestación en el país y generar valor en la economía circular de los habitantes del territorio colombiano.

PROPOSICIÓN

Elimínese el artículo 21° del al texto propuesto para primer debate del proyecto de Ley No. 300 de 2024 Cámara -245 de 2024 Senado: “Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones”, así:

Artículo 21. Modifíquese el artículo 222 de la Ley 1819 de 2016, el cual quedará así:

Artículo 222. BASE GRAVABLE Y TARIFA. El impuesto nacional al carbono tendrá una tarifa específica considerando el factor de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) para cada combustible determinado, expresado en unidad de peso (kilogramo de CO₂eq) por unidad energética (terajulios), de acuerdo con el volumen o peso del combustible. La tarifa corresponderá a 1,59 UVT por tonelada de carbono equivalente (CO₂eq). Los valores de la tarifa por unidad de combustible serán los siguientes:

Combustible fósil	Unidad	Tarifa en uvt
Carbón	Tonelada	4,048
Fuel oil	Galón	0,019
ACPM	Galón	0,016
Jet fuel	Galón	0,016
Kerosene	Galón	0,016
Gasolina	Galón	0,014
Gas licuado de petróleo	Galón	0,010
Gas natural	Metro cúbico	0,003

Corresponde a la U.A.E. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) el recaudo y la administración del impuesto nacional al carbono, para lo cual tendrá las facultades consagradas en el Estatuto Tributario para la investigación, determinación, control, discusión, devolución y cobro de los impuestos de su competencia, y para la aplicación de las sanciones contempladas en el mismo y que sean compatibles con la naturaleza del impuesto. Así mismo aplicará el procedimiento establecido en el Estatuto Tributario.

El impuesto se declarará y pagará bimestralmente, en la forma y plazos que establezca el Gobierno nacional.

Los términos, condiciones y contenido de la declaración serán definidos por la U.A.E. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

PARÁGRAFO 1. La tarifa por tonelada de carbono equivalente (CO₂eq) se ajustará cada primero (1) de enero con la variación de la UVT del año anterior más un (1) punto porcentual, hasta que sea equivalente a tres (3) UVT por tonelada de carbono equivalente (CO₂eq). En consecuencia, los valores por unidad de combustible crecerán a la misma tasa anteriormente expuesta. La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN publicará la actualización de tarifas correspondiente.

PARÁGRAFO 2. El impuesto nacional al carbono será deducible del impuesto sobre la renta y complementarios, en los términos del artículo 107 del Estatuto Tributario.

PARÁGRAFO 3. El alcohol carburante con destino a la mezcla con gasolina para los vehículos automotores y el biocombustible de origen vegetal, animal o producido a partir de residuos sólidos urbanos de producción nacional con destino a la mezcla con ACPM para uso en motores diésel, no están sujetos al impuesto nacional al carbono.

PARÁGRAFO 4. Los combustibles a los que se refiere este Artículo no causarán el impuesto cuando sean exportados por el productor del combustible fósil.

PARÁGRAFO 5. La venta de diésel marino y combustibles utilizados para reaprovisionamiento de los buques en tráfico internacional es considerada como una exportación. En consecuencia, el reaprovisionamiento de combustibles de estos buques no será objeto de cobro del impuesto nacional al carbono. Para lo anterior, los distribuidores mayoristas deberán certificar al responsable del impuesto nacional al carbono, a más tardar el quinto (5) día hábil del mes siguiente en el que se realizó la venta del combustible por parte del productor al distribuidor mayorista y/o comercializador, para que el productor realice el reintegro del impuesto nacional al carbono al distribuidor.

PARÁGRAFO 6. En el caso del carbón, la tarifa del impuesto se aplicará bajo la siguiente gradualidad:

1. Para los años 2023 y 2024: cero por ciento (0%).
2. Para el año 2025: el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la tarifa plena.
3. Para el año 2026: tarifa plena.

PARÁGRAFO 7. La tarifa del Impuesto al Carbono por unidad de combustible de la que trata este artículo, en Amazonas, Caquetá, Guainía, Vichada, Guaviare, Putumayo, Vaupés, Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, y los municipios de Sipí, Riosucio, Alto Baudó, Bajo Baudó, Acandí, Unguía, Litoral de San Juan, Bojayá, Medio Atrato, Bahía Solano, Juradó y Carmen del Darién del departamento del Chocó, para la gasolina, ACPM y Jet fuel, será de cero pesos (\$0).

Los municipios y departamentos que desarrollen actividades de explotación de hidrocarburos o refinamiento de combustibles perderán el beneficio de que trata este parágrafo y se les aplicará la tarifa plena del Impuesto Nacional al Carbono.


OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

JUSTIFICACIÓN

El incremento propuesto a la tarifa del impuesto al carbono para el combustible de aviación se incrementa un 200%. Este aumento, que triplicaría la tarifa, tendría un impacto sobre el precio de los tiquetes domésticos, la conectividad y el turismo.

Es de recordar, que actualmente el 28.4% del precio de un tiquete aéreo nacional (un trayecto) que paga el pasajero, corresponde a tasas, impuestos y cargos. Triplicar el impuesto al carbono del combustible de aviación, como lo propone el proyecto de ley, aumentaría la carga tributaria del transporte aéreo, e iría en contra de incentivar la demanda de transporte aéreo, esencial para promover el turismo, una de las políticas esenciales del Gobierno.

PROPOSICIÓN

Modifíquese el parágrafo 3° del artículo 21° del al texto propuesto para primer debate del proyecto de Ley No. 300 de 2024 Cámara -245 de 2024 Senado: “Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones”, así:

(...)

Parágrafo 3. El alcohol carburante con destino a la mezcla con gasolina para los vehículos automotores y el biocombustible de origen vegetal, animal o producido a partir de residuos sólidos urbanos de producción nacional con destino a la mezcla con ACPM para uso en motores diésel y los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF), no están sujetos al impuesto nacional al carbono.

(...)



OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

JUSTIFICACIÓN

Se propone incluir dentro de los combustibles que no están sujetos al impuesto nacional al carbono a los combustibles sostenibles de aviación (SAF) en aras de incentivar la transición hacia estos. Si bien, en Colombia apenas se espera tener una hoja de ruta que defina y enmarque las etapas y procesos requeridos para disponer de este combustible, de conformidad con el CONPES 4075 de Transición Energética, incluirlo desde ya es una mirada hacia el futuro sostenible al que se le apunta.

PROPOSICIÓN

Adiciónese un artículo nuevo al texto propuesto para primer debate del proyecto de Ley No. 300 de 2024 Cámara -245 de 2024 Senado: "Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones", así:

Artículo Nuevo. Adiciónese un numeral 5 al artículo 468-3 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

ARTÍCULO 468-3. SERVICIOS GRAVADOS CON LA TARIFA DEL CINCO POR CIENTO (5%). A partir del 1o de enero de 2013, los siguientes servicios quedan gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):

1. El almacenamiento de productos agrícolas en almacenes generales de depósito y las comisiones directamente relacionadas con negociaciones de productos de origen agropecuario que se realicen a través de bolsas de productos agropecuarios legalmente constituidas.
2. El seguro agropecuario.
3. Los planes de medicina prepagada y complementarios, las pólizas de seguros de cirugía y hospitalización, pólizas de seguros de servicios de salud y en general los planes adicionales, conforme con las normas vigentes.
4. Los servicios de vigilancia, supervisión, conserjería, aseo y temporales de empleo, prestados por personas jurídicas constituidas, bajo cualquier naturaleza jurídica de las previstas en el numeral 1 del artículo 19 del Estatuto Tributario, vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria, cuyo objeto social exclusivo corresponda a la prestación de los servicios de vigilancia autorizados por la Superintendencia de Vigilancia Privada, supervisión, consejería, aseo, y temporales de empleo, autorizadas por el Ministerio de Trabajo, siempre y cuando los servicios mencionados sean prestados mediante personas con discapacidad física, o mental en grados que permitan adecuado desempeño de las labores asignadas, y la entidad cumpla con todas las obligaciones laborales y de seguridad social en relación con sus trabajadores que debe vincular mediante contrato de trabajo. La discapacidad física o mental, deberá ser certificada por Junta Regional y Nacional de Invalidez del Ministerio de Trabajo.
- 5. Los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos.**

(...)


OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

PROPOSICIÓN

Adiciónese un artículo nuevo al texto propuesto para primer debate del proyecto de Ley No. 300 de 2024 Cámara -245 de 2024 Senado: *“Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones”*, así:

Artículo Nuevo. Adiciónese un numeral 5 al artículo 468-1 del Estatuto Tributario, así:

5. El combustible de aviación Jet A /Jet A1 y/o gasolina de aviación 100/130 nacionales.



OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA

Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

JUSTIFICACIÓN

Como coautor y ponente de iniciativas legislativas en materia de incentivos al turismo, he insistido en la necesidad de reducir el IVA de los tiquetes aéreos del 19% al 5% de tal modo que esta sea una medida de carácter permanente pues se trata de un servicio público esencial y permitiría continuar incentivando el turismo en todas las regiones del país y con el resto del mundo alineados con las políticas de este gobierno de hacer del turismo, el nuevo petróleo para Colombia.

Hoy en día, el servicio de transporte aéreo es el único gravado con IVA frente a otros servicios de transporte; por tanto, esta medida resultaría equitativa y propiciaría mejores condiciones de competitividad. La inclusión de este artículo, permitiría el fortalecimiento del turismo y el transporte aéreo en pro del turismo nacional.

Así mismo, he insistido en la necesidad de reducir el IVA del combustible de aviación del 19% al 15%, considerando que este es el principal insumo requerido para lograr operación y prestación de este servicio público esencial que afecta directamente el precio de los tiquetes aéreos para todos los colombianos pues, hace parte de los costos fijos del sector aéreo.



Kimberly Vargas Garzón <kimberly.vargas@camara.gov.co>

Fwd: PROPOSICIONES PL 300-24C

1 mensaje

Comisión Tercera <comision.tercera@camara.gov.co>
Para: Kimberly Vargas Garzón <KIMBERLY.VARGAS@camara.gov.co>

12 de noviembre de 2024, 11:41 a.m.

----- Forwarded message -----

De: **Olmes de Jesus Echeverria de la Rosa HR** <olmes.echeverria@camara.gov.co>
Date: mar, 12 nov 2024 a la(s) 11:40 a.m.
Subject: PROPOSICIONES PL 300-24C
To: Comisión Tercera <comision.tercera@camara.gov.co>

Cordial saludo,

Por medio del presente, remito proposiciones del proyecto de Ley referenciado en el asunto en archivo adjunto para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,

OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

 **PROPOSICIONES LEY FINANCIAMIENTO 2024.pdf**
382K

PROPOSICION ADITIVA
PROYECTO DE LEY 300 - 2024C

“Por medio de la cual se expiden normas de financiamiento para el Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones”

ARTICULO NUEVO: TASA DE INTERÉS MORATORIA TRANSITORIA.

Para las obligaciones tributarias y aduaneras que se paguen totalmente hasta el treinta (30) de junio de 2025, y para las facilidades o acuerdos para el pago de que trata el artículo 814 del Estatuto Tributario que se suscriban a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y hasta el treinta (30) de junio de 2025, la tasa de interés de mora será equivalente al ochenta por ciento (80%) de la tasa de interés establecida en el artículo 635 del Estatuto Tributario. La solicitud para la suscripción de las facilidades o acuerdos para el pago de que trata el presente artículo deberá ser radicada a más tardar el quince (15) de mayo de 2025.

ARTÍCULO NUEVO. REDUCCIÓN TRANSITORIA DE SANCIONES Y DE TASA DE INTERÉS PARA OMISOS EN LA OBLIGACIÓN DE DECLARAR DE LOS IMPUESTOS ADMINISTRADOS POR LA DIAN.

Para los contribuyentes que a treinta y uno (31) de diciembre de 2024 no hayan presentado las declaraciones tributarias a que estaban obligados por lo impuesto administrados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales -DIAN y que las presenten antes del treinta y uno (31) de mayo de 2025, con pago o con facilidades o acuerdos para el pago solicitadas a esta fecha y suscritas antes del treinta (30) de junio de 2025, se reducirán y liquidarán las sanciones y la tasa de interés moratoria en los siguientes términos:

1. La sanción de extemporaneidad se reducirá en un sesenta por ciento (60%) del monto determinado después de aplicar los artículos 641 y 640 del Estatuto Tributario.
2. La tasa de interés de mora se reducirá en un sesenta por ciento (60%) de la interés establecida en el artículo 635 del Estatuto Tributario.

PARÁGRAFO 1. A quienes se les haya notificado requerimiento para declarar y/o corregir, pliegos de cargos, liquidación oficial, resolución sanción o fallo de recurso

	
COMISIÓN TERCERA CAMARA DE REPRESENTANTES	
Recibido Por:	<u>Juan Carlos</u>
Fecha:	<u>14 noviembre 2024</u>
Hora:	<u>8:30 am</u>
Número de Radicación:	<u>895</u>

de reconsideración, las sanciones propuestas o determinadas por la UGPP de que tratan los numerales 1, 2, 3 y 4 del artículo 179 de la ley 1607 de

2012, respecto de las cuales se paguen hasta el treinta (30) de junio de 2025 la totalidad del acto administrativo, se reducirán al veinte por ciento (20%) del monto propuesto o determinado, con su respectiva actualización. En los procesos de cobro que se encuentren en curso o se inicien con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, donde se pretenda la reducción prevista en el presente párrafo, siempre que paguen la totalidad del acto administrativo, se podrán suscribir facilidades de pago a más tardar el treinta (30) de junio de 2025 y su solicitud deberá ser radicada hasta el quince (15) de mayo de 2025. Lo anterior, conforme con el procedimiento que para el efecto establezca la UGPP.

PARÁGRAFO 2. Estos beneficios también aplicarán para contribuyentes que corrijan las declaraciones que presenten inexactitudes en los impuestos administrados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN

JUSTIFICACION

Fundamentados en los beneficios para los deudores de la Dian obtenidos a través de la Ley 2277 de 2022 los cuales motivaron a los contribuyentes a ponerse al día con sus obligaciones pendientes y que llevaron a superar las metas de recaudo en el año 2022 y 2023 que a continuación relacionamos y mencionamos con el propósito de proponer 2 con el fin de superar metas de recaudo para el 2025:

ANTECEDENTES

BENEFICIOS DE LA LEY 2277

- 50% REDUCCION EN LA TASA DE INTERES POR MORA
- 60% EN SANCIONES E INTERESES DE CORRECCION O DECLARACIONES NO PRESENTADAS
- DEUDAS SUMABAN 14.5 BILLONES IVA 6.4 Y RETEFUENTE 5.2

RECAUDO POR ACCIONES DE CONTROL Y FACILITACIÓN DE LA DIAN*
2022-2024(enero-mayo) (cifras en millones de \$)

Tipo de Acción	2.022	2.023	2023(ene-mayo)	2024 (ene-mayo)
Total Recaudo por acciones de control y facilitación DIAN	26.598.974	34.834.602	16.486.698	18.397.774
Meta	25.700.000	33.000.000	14.119.101	17.264.696
Cumplimiento %	103,5%	105,6%	116,8%	106,6%

*:Son las acciones que se adelantan a partir del comportamiento en cumplimiento de las obligaciones formales y sustanciales por parte de contribuyentes y responsables; incluye el envío de comunicaciones persuasivas invitando al obligado a presentar la declaración o corregir inconsistencias detectadas; declaraciones sugeridas (renta, IVA, Impoconsumo) e laboradas con base en información exógena y factura electrónica; cobro en el Call Center que se adelanta desde Nivel Central, gestión de expedientes tributarios, aduanero y cambiarios en proceso de cobro, adelantado por las Divisiones de Cobranzas en las Direcciones Seccionales

Fuente: Recibos de pagos, actos administrativos, declaraciones tributarias
Elaboró: DGI DIAN

En el período enero-mayo de 2024 el recaudo por acciones de facilitación y control de la DIAN, que son las tareas que deben adelantar las administraciones tributarias, sumaron \$18,4 billones cumpliendo la meta en 106.6%, continuando la senda de cumplimiento que se ha logrado desde 2022, cuando el porcentaje de cumplimiento anual fue de 103.5%, y en 2023 se cumplió el 105.6%.

El recaudo por gestión corresponde a los ingresos tributarios que se generan como resultado de las acciones de facilitación y control que realiza la DIAN a partir del análisis y uso de la información proporcionada por los obligados a reportar la información exógena; las declaraciones tributarias y factura electrónica; así como, de las acciones de cobro que se realizan sobre las obligaciones en mora a cargo de contribuyentes, responsables y usuarios aduaneros.

A mayo de 2024 242.280 contribuyentes que adeudan \$10.7 billones y quienes, en nombre del Estado, son agentes retenedores. Es decir, son personas naturales o jurídicas que por expresa disposición legal retienen parte de los tributos o recaudan el impuesto sobre las ventas (IVA) o el impuesto nacional al consumo cuando los ciudadanos hacen una compra o consumen un servicio gravado con alguno de estos dos impuestos.

TIPO DE IMPUESTO	# CONTRIBUYENTES	MONTO DEUDA \$
Impuesto sobre las ventas (IVA)	125.975	\$5,9 billones
Retención en la fuente	108.366	\$4,4 billones
Impuesto nacional al consumo	7.930	\$290.000 millones
TOTAL	242,280	\$10,7 billones

Esto sin tener en cuenta los demás impuestos administrados por la Dian como el impuesto de Renta y Complementarios, impuestos relacionados con Aduanas, etc.

De estos, 16.225 han atendido el llamado y han pagado la deuda o gestionado soluciones de pago por valor de \$616.882 millones.

Entre abril y junio hubo 22.000 nuevos deudores por estos conceptos, por lo que la DIAN reitera a los contribuyentes la importancia de cumplir a tiempo sus obligaciones tributarias, consignar los recursos que son de la Nación dentro de los plazos establecidos y evitar, tal como lo prevé la ley, procesos penales que son castigados con privación de la libertad.



OLGA LUCIA VELASQUEZ NIETO
REPRESENTANTE A LA CAMARA POR BOGOTA



Jean Carlos Durango Bonilla <jean.durango@camara.gov.co>

Fwd: RADICACIÓN PROPOSICION

1 mensaje

Proposiciones Comisión Tercera <proposicionescom3@camara.gov.co>
Para: Jean Carlos Durango Bonilla <jean.durango@camara.gov.co>

14 de noviembre de 2024, 8:37 a.m.

----- Forwarded message -----

De: **Olga Lucia Velasquez Nieto HR** <olga.velasquez@camara.gov.co>
Date: mié, 13 nov 2024 a la(s) 5:23 p.m.
Subject: RADICACIÓN PROPOSICION
To: Proposiciones Comisión Tercera <proposicionescom3@camara.gov.co>

Buen día por medio de la presente adjunto proposición aditiva para el proyecto No. 300 del 202 Cámara, con el fin de la radicación de la misma.

Olga Lucia Velásquez Nieto
Representante a la Cámara
Oficina 440B - 442B
Edificio Nuevo del Congreso

--

ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
Secretaria General
Comisión Tercera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

 **PROPOSICIÓN .pdf**
227K