



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1083

Bogotá, D. C., viernes, 2 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 37 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PROYECTOS DE LEY

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 056 DE 2024 CÁMARA

*por la cual se reglamenta la actualización de las plantas globales de empleo, en lo atinente a los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público y empresas con participación estatal, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., julio de 2024

Doctor

Jaime Luis Lacouture Peñaloza

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

**Asunto:** Proyecto de Ley, por la cual se reglamenta la actualización de las plantas globales de empleo, en lo atinente a los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público y empresas con participación estatal, y se dictan otras disposiciones.

Respetado Secretario,

De conformidad con los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, y demás normas concordantes, presenté a consideración de la honorable Cámara de Representantes, el proyecto de ley, por la cual se reglamenta la actualización de las plantas globales de empleo, en lo atinente a los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público y empresas con participación estatal, y se dictan otras disposiciones.

Lo anterior, con la finalidad de que se sirva ordenar a quien corresponda, dar el trámite correspondiente conforme a los términos establecidos por la Constitución y la ley.

Cordialmente,

HERNÁN DARIO CADAVID MÁRQUEZ  
Representante a la Cámara  
Departamento de Antioquia

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 056 DE 2024 CÁMARA

*por la cual se reglamenta la actualización de las plantas globales de empleo, en lo atinente a los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público y empresas con participación estatal, y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República

Decreta:

**Artículo 1º. Objeto de la ley.** La presente ley tiene por objeto condicionar los parámetros para la actualización de las plantas globales de empleo o la disminución individual de criterios mínimos, para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público del orden nacional o hacer parte de

juntas directivas mayoritarias en empresas con participación estatal, evitando la disminución de los requisitos habilitantes y como consecuencia, el ejercicio del cargo o un desempeño discordante con los conocimientos técnicos y profesionales necesarios para la prestación del servicio público de calidad.

**Artículo 2°.** En virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 909 de 2004 y desarrollado por los Decretos Ley 1083 de 2015, 2489 de 2006, 770 de 2005, y demás normas que los sustituyan o modifiquen; durante la actualización de las plantas globales de empleo o en la modificación de los requisitos mínimos habilitantes para acceder a cargos públicos del nivel directivo del orden nacional, o hacer parte de juntas directivas en empresas con participación estatal, no será posible disminuir las calidades técnicas ni profesionales.

Tampoco se podrán disminuir requisitos ni criterios técnicos, para habilitar el acceso al cargo, con unos inferiores al del funcionario que le antecedió en el cargo, o que hizo parte de la junta directiva inmediatamente anterior.

**Artículo 3°.** Si la entidad establece, teniendo en cuenta las necesidades del servicio, sus objetivos u otros criterios técnicos, la necesidad de disminuir los requisitos mínimos habilitantes para acceder a cargos públicos del nivel directivo, o hacer parte de juntas directivas, previamente deberá elaborar estudios técnicos, además de contar con los emitidos por el Departamento Administrativo de la Función Pública para el caso en concreto, también deberá existir concepto previo de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

**Artículo 4°.** El desconocimiento de lo ordenado en los artículos precedentes, será causal de falta disciplinaria gravísima, en concomitancia con el artículo 39 numeral 34 de la Ley 1952 de 2019 y demás normas que la sustituyan o modifiquen.

La Procuraduría General de la Nación, deberá adelantar de manera oficiosa o a petición de parte, las investigaciones disciplinarias atinentes al marco regulatorio consagrado en la presente ley.

**Artículo 5°.** Adiciónese un numeral al artículo 55 de la Ley 1952 de 2019, con el siguiente texto.

**Artículo 55. Faltas relacionadas con el servicio o la Función Pública.**

(...)

13. Modificar las plantas globales de personal o requisitos individuales, disminuyendo los mínimos o estableciendo unos inferiores a quien le antecedió en el cargo, sin análisis de estudios técnicos y conceptos previos emitidos por la Función Pública y la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

**Artículo 6°.** *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



**HERNÁN DARIÓ CADAUID MÁRQUEZ**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Antioquia

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

### I. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

#### 1.1 Marco Constitucional.

##### 1.1.1 El artículo 122 de la Constitución Política cita:

**Artículo 122.** *No habrá empleo público que no tenga funciones detalladas en ley o reglamento y para proveer los de carácter remunerado se requiere que estén contemplados en la respectiva planta y previstos sus emolumentos en el presupuesto correspondiente.*

*Ningún servidor público entrará a ejercer su cargo sin prestar juramento de cumplir y defender la Constitución y desempeñar los deberes que le incumben.*

*Antes de tomar posesión del cargo, al retirarse del mismo o cuando autoridad competente se lo solicite deberá declarar, bajo juramento, el monto de sus bienes y rentas.*

Dicha declaración sólo podrá ser utilizada para los fines y propósitos de la aplicación de las normas del servidor público.

*Sin perjuicio de las demás sanciones que establezca la ley, no podrán ser inscritos como candidatos a cargos de elección popular, ni elegidos, ni designados como servidores públicos, ni celebrar personalmente, o por interpuesta persona, contratos con el Estado, quienes hayan sido condenados, en cualquier tiempo, por la comisión de delitos que afecten el patrimonio del Estado o quienes hayan sido condenados por delitos relacionados con la pertenencia, promoción o financiación de grupos armados ilegales, delitos de lesa humanidad o por narcotráfico en Colombia o en el exterior.*

*Tampoco quien haya dado lugar, como servidores públicos, con su conducta dolosa o gravemente culposa, así calificada por Sentencia ejecutoriada, a que el Estado sea condenado a una reparación patrimonial, salvo que asuma con cargo a su patrimonio el valor del daño.*

(...)

#### 1.2 Fundamentos legales.

1.2.1. El artículo 17 de la Ley 909 de 2004 cita lo siguiente:

**Artículo 17. Planes y plantas de empleos.**

1. Todas las unidades de personal o quienes hagan sus veces de los organismos o entidades a las cuales se les aplica la presente ley, deberán elaborar y actualizar anualmente planes de previsión de recursos humanos que tengan el siguiente alcance:

a) Cálculo de los empleos necesarios, de acuerdo con los requisitos y perfiles profesionales establecidos en los manuales específicos de funciones, con el fin de atender a las necesidades presentes y futuras derivadas del ejercicio de sus competencias;

b) Identificación de las formas de cubrir las necesidades cuantitativas y cualitativas de personal para el período anual, considerando las medidas de ingreso, ascenso, capacitación y formación;

c) Estimación de todos los costos de personal derivados de las medidas anteriores y el aseguramiento de su financiación con el presupuesto asignado.

2. Todas las entidades y organismos a quienes se les aplica la presente ley, deberán mantener actualizadas las plantas globales de empleo necesarias para el cumplimiento eficiente de las funciones a su cargo, para lo cual tendrán en cuenta las medidas de racionalización del gasto. El Departamento Administrativo de la Función Pública podrá solicitar la información que requiera al respecto para la formulación de las políticas sobre la administración del recurso humano.

1.2.2. El Decreto Ley 1083 de 2015 en sus artículos 2.2.1.2.12, 2.2.1.4.1, 2.2.1.5.2, 2.2.2.1.1, 2.2.2.3.1, 2.2.2.3.1, 2.2.2.4.1, determinan lo siguiente:

**Artículo 2.2.1.2.12.** Adopción de la planta de empleos permanente. Independientemente de la creación de las plantas de empleos de carácter temporal, las Empresas Sociales del Estado deberán adelantar estudios que determinen los requerimientos y necesidades de empleos para soportar los procesos de apoyo administrativo y financiero de la entidad, los cuales deben cumplirse a través de cargos de carácter permanente.

**Artículo 2.2.1.4.1.** Actualización de plantas de empleo. Las entidades y organismos de la Administración Pública, con el objeto de mantener actualizadas sus plantas de personal, deberán adelantar las siguientes acciones mínimo cada dos años:

a. Analizar y ajustar los procesos y procedimientos existentes en la entidad.

b. Evaluar la incidencia de las nuevas funciones o metas asignadas al organismo o entidad, en relación con productos y/ o servicios y cobertura institucional.

c. Analizar los perfiles y las cargas de trabajo de los empleos que se requieran para el cumplimiento de las funciones.

d. Evaluar el modelo de operación de la entidad y las distintas modalidades legales para la eficiente y eficaz prestación de servicios.

e. Revisar los objetos de los contratos de prestación de servicios, cuando a ello hubiere lugar, garantizando que se ajusten a los parámetros señalados en la Ley 80 de 1993, a la jurisprudencia de las Altas Cortes y en especial a las Sentencias C-614 de 2009 y C-171 de 2012 de la Corte Constitucional.

f. Determinar los empleos que se encuentran en vacancia definitiva y transitoria, así como aquellos provistos a través de nombramiento provisional.

**Parágrafo 1º.** Si efectuados los análisis anteriores se determina que hay faltantes en la planta de personal, la entidad adelantará el respectivo estudio técnico que soporte la ampliación de la planta de personal, revisando las posibles fuentes de financiación y presentarla a las autoridades competentes a nivel nacional o territorial para su estudio.

**Parágrafo 2º.** Las ampliaciones de planta se adelantarán teniendo en cuenta las normas presupuestales vigentes en los términos del artículo 71 del Decreto número 111 de 1996 y las medidas de racionalización del gasto. En cualquier caso, estas modificaciones, y los traslados presupuestales de recursos de inversión a funcionamiento relacionados, no podrán generar costos adicionales.

**Parágrafo 3º.** Las Empresas Sociales del Estado darán cumplimiento a lo establecido en el presente Capítulo, una vez se expida el régimen laboral especial aplicable a sus servidores públicos.

**Artículo 2.2.1.5.2. Lineamientos para la modificación de las plantas de personal.** Las entidades públicas para dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, deberán seguir los siguientes lineamientos:

1. En la adopción o modificación de sus plantas de personal permanente o temporal, el diez (10%) de los nuevos empleos, no deberá exigir experiencia profesional para el nivel profesional, con el fin de viabilizar la vinculación al servicio público de los jóvenes entre 18 y 28 años.

2. Cuando se creen nuevos empleos en el nivel profesional de la rama ejecutiva del orden nacional, el lineamiento del numeral 1 se podrá cumplir a través de la creación de empleos hasta el grado 11 siempre que, en el respectivo manual de funciones y competencias laborales se permita acreditar la experiencia con las equivalencias consagradas en los Decretos Ley 770 y 785 de 2005, o en las normas que los reglamenten, modifiquen o sustituyan.

3. Para las entidades que cuentan con nomenclatura y escala salarial especial, el lineamiento del numeral 2 se podrá cumplir a través de empleos que exijan hasta 48 meses de experiencia, siempre que en el respectivo manual de funciones y competencias laborales de la entidad

permita acreditar la experiencia con la equivalencia que contemplen sus normas especiales.

4. Cuando se presenten vacancias definitivas en los empleos de carrera administrativa, los cuales se vayan a proveer transitoriamente a través de nombramiento provisional, se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años, que cumplan con los requisitos para su desempeño, siempre y cuando se haya agotado el derecho preferencial de encargo.

5. Cuando se vayan a proveer empleos de la planta temporal ya existentes, y se haya agotado el procedimiento establecido en los artículos 2.2.1.2.6 y 2.2.5.3.5 del Decreto número 1083 de 2015 respecto de su provisión, respectivamente, en condiciones de igualdad se deberá dar prelación a los jóvenes entre 18 y 28 años, que cumplan con los requisitos para su desempeño.

**Artículo 2.2.2.1.1. Ámbito de aplicación.** El presente título rige para los empleos públicos pertenecientes a los Ministerios, Departamentos Administrativos, Superintendencias, Establecimientos Públicos, Unidades Administrativas Especiales, Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible, Entes Universitarios Autónomos, Empresas Sociales del Estado, Empresas Industriales y Comerciales del Estado y Sociedades de Economía Mixta sometidas al régimen de dichas empresas, del Orden Nacional.

Las disposiciones contenidas en el presente Título serán aplicables, igualmente, a las entidades que, teniendo sistemas especiales de nomenclatura y clasificación de empleos, se rigen por las disposiciones contenidas en la Ley 909 de 2004, así como para aquellas que están sometidas a un sistema específico de carrera.

El presente título no se aplica a los organismos y entidades cuyas funciones y requisitos están o sean definidas por la Constitución o la ley.

**Artículo 2.2.2.3.1. Factores.** Los factores que se tendrán en cuenta para determinar los requisitos generales serán la educación formal, la formación para el trabajo y desarrollo humano y la experiencia.

**Artículo 2.2.2.4.1. Requisitos de los empleos por niveles jerárquicos y grados salariales.** Los requisitos de estudios y de experiencia que se fijan en el presente decreto para cada uno de los grados salariales por cada nivel jerárquico, servirán de base para que los organismos y entidades a quienes se aplica elaboren sus manuales específicos de funciones y de competencias laborales para los diferentes empleos que conforman su planta de personal.

## II. ANÁLISIS DE CONVENIENCIA.

### II.1 Diminución de la calidad del servicio público y análisis jurisprudencial.

El proyecto de ley tiene por objeto condicionar los parámetros para la actualización de las plantas globales de empleo o la disminución individual de criterios mínimos para acceder a cargos del nivel

directivo o hacer parte de juntas directivas en el sector público y en empresas con participación estatal, evitando la disminución de los requisitos habilitantes y como consecuencia, el ejercicio del cargo o un desempeño discordante con los conocimientos técnicos y profesionales necesarios para la prestación del servicio público de calidad. Esto es que, cuando en el orden nacional, en el sector público y en empresas que tengan participación estatal, se pretenda, por nepotismo poseer o nombrar personas que carezcan de facultades profesionales, técnicas intelectuales y de conocimientos relacionados con las materias en concreto, modificar los plurimencionados requisitos mínimos, con la finalidad de permitir a estas personas acceder a esos cargos, y con esto, desmejorar la prestación del servicio público estatal.

Por otra parte, debemos recordar que la denominación del empleo, se refiere al nombre del cargo específico que debe realizar una determinada labor. Para cada nivel jerárquico la norma de nomenclatura y clasificación de empleos determina las diferentes denominaciones de empleo que son aplicables. Para el caso de las entidades de la rama ejecutiva del orden nacional es el Decreto número 2489 de 2006, y para las entidades territoriales, el Decreto número 785 de 2005. Así, los cargos directivos, hacen parte de esta denominación de empleos, al hacer parte de las plantas globales de empleo.

En este orden de ideas, es la Sentencia C-172/21, la que claramente establece que existe un principio constitucional del mérito para acceder a cargos públicos, en el entendido que el Constituyente de 1991 consideró como elemento fundamental del ejercicio de la Función Pública el principio del mérito y que previó a la carrera, sistema técnico de administración del componente humano, como un mecanismo general de vinculación; en el marco del cual el concurso público se constituye en un instrumento adecuado para que, bajo parámetros objetivos, transparentes y claros, se garantice la selección de las personas mejor calificadas integralmente y así, cita:

#### CARRERA ADMINISTRATIVA-Finalidad

(...) la pretensión de que al Estado se vinculen, a partir de la prevalencia del mérito, aquellos miembros de la sociedad poseedores de altas competencias, relacionadas con aspectos objetivos -como el conocimiento y la experiencia- y subjetivos -como la calidad personal y la idoneidad ética-, se vincula necesariamente a la idea de que el Estado tiene una misión constitucional superior, referida al compromiso por la garantía de la dignidad humana, la prevalencia del interés general, la prosperidad general y la efectividad de los principios, derechos y deberes constitucionales. En este sentido, la carrera contribuye a que el Estado sea eficaz, eficiente y ejerza sus quehaceres en atención a pautas de moralidad, imparcialidad y transparencia.

## II.2 Descripción del contenido del proyecto.

En el acápite precedente, entre otras, se desarrolló el objeto del proyecto de ley, ahora bien, en el artículo 2° se pretende, desarrollo de la normativa que regula la materia, esto es, en el artículo 17 de la Ley 909 de 2004 y desarrollado por los Decretos Ley 1083 de 2015, 2489 de 2006, 770 de 2005, y demás normas que los sustituyan o modifiquen; evitar que se modifiquen las plantas globales de empleo o que se modifiquen individualmente los requisitos mínimos para acceder a cargos directivos del nivel central, incluyendo las juntas directivas de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado o todas aquellas empresas en las que exista participación de dineros estatales, para cargos directivos y como ya se dijo, también a las juntas. Esto, con la finalidad de evitar el acceso a dichos cargos, por nepotismo, favoritismo o amiguismo, en detrimento del interés general y el ejercicio eficiente y adecuado de la Función Pública.

Se adiciona inciso que prohíbe a su vez la disminución de requisitos, por debajo de los establecidos para habilitar el acceso al cargo, del funcionario que le antecedió en el cargo, o que hizo parte de la junta directiva inmediatamente anterior.

Posteriormente, en su artículo 3° se establece la obligatoriedad de contar con estudios técnicos, y conceptos previos de la Función Pública, y de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, para el caso en concreto; en caso de que la entidad sustente la disminución de los requisitos, por necesidades del servicio, entre otras. y consecuentemente, en el artículo 4° crea esta conducta como una falta gravísima, de conocimiento oficioso o de parte, con competencia de la Procuraduría, modificando en el artículo 5° de manera expresa el Código General Disciplinario, al adicionar un numeral a las faltas relacionadas con el servicio o la Función Pública. Finalmente, en el artículo 6° se incluye que la vigencia se dará desde la promulgación de la norma y se realiza una derogatoria tácita de todas las normas que la contradiga.

## II.3 Desarrollo filosófico del nepotismo.

La Real Academia de la Lengua Española (RAE), explica la etimología del nepotismo por provenir de la palabra *nepote*, que significa: ‘sobrino’, ‘nieto’, y este del lat. *nepos*, -ōtis ‘sobrino’, ‘descendiente’, e -ismo ‘-ismo’. A su vez, la define como la utilización de un cargo para designar a familiares o amigos en determinados empleos o concederles otros tipos de favores, al margen del principio de mérito y capacidad.

El nepotismo es una forma de corrupción o práctica fraudulenta, que consiste en asignar recursos de un entorno de trabajo a familiares y amigos, sin tomar en cuenta su idoneidad para el desempeño o su preparación para un cargo, sino su cercanía emocional y sus lealtades personales.

Es un vicio punible por ley en la mayoría de los países democráticos, en especial en la Administración

Pública, dado que existen códigos específicos que regulan el acceso al trabajo con el Estado. El nepotismo incluso violenta la Declaración Universal de los Derechos Humanos, entre cuyos artículos se explicita la necesaria igualdad de oportunidades de acceso al trabajo público, dado que es financiado con el dinero de todos.

La palabra nepotismo proviene del vocablo en latín *nepotes*, traducible por “sobrinos” o “nietos”. Se popularizó durante finales de la Edad Media europea y comienzos del Renacimiento, ya que existía la tendencia a asignar los altos cargos eclesiásticos de la Iglesia Católica a los parientes o descendientes de las familias nobles, pues éstas eran influyentes en la Curia Romana Cardenalicia o en las decisiones del Papa mismo.

Ya en aquella época esta práctica fue denunciada y combatida por parte de los grupos cristianos, en especial los afectos al protestantismo, que veían en el papado católico una institución corrupta. Finalmente, su presión fue tanta que desde siglo XVII es una práctica prohibida y se la vigila también en la política y la Administración Pública.<sup>1</sup>

En la Antigua Grecia el tirano Pisístrato, para proteger y mantener el poder en Atenas, entregó la mayoría de los cargos políticos y públicos a sus familiares y amigos más cercanos. Y el propio Napoleón otorgó varios cargos públicos a sus familiares, entre ellos, a su hermano José Bonaparte, nombrado rey de España.

También, es conocido el caso de Platón que, a pesar de defender el Gobierno de los mejores, incurrió en un acto de nepotismo, al designar, para sucederle en la Dirección de la Academia por él fundada, no a Aristóteles, que era su mejor y más brillante alumno, sino a su sobrino Espeusipo.

El nepotismo se opone a lo dispuesto en el artículo 21.2 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, a cuyo tenor: “Toda persona tiene el derecho de acceso, en condiciones de igualdad, a las Funciones Públicas de su país”.

## III. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL.

Este proyecto de ley no ordena gasto público, no tiene afectación y no tiene injerencia presupuestal alguna, en el entendido que, solo reglamenta la actualización de las plantas globales de empleo en lo atinente a los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público y de esta manera no tiene un impacto fiscal.

Así, se da cumplimiento a lo establecido en la Ley 819 del 9 de julio de 2003 “*Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*”, que en su artículo 7° dispone que todos los proyectos de ley que ordenen gasto u otorguen beneficios tributarios deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Contemplando así la

<sup>1</sup> Fuente: <https://concepto.de/nepotismo/#ixzz8UqXkA4ZV>

obligatoriedad de incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

**IV. CONFLICTO DE INTERESES.**

De conformidad con el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones”, que establece que tanto el autor del proyecto y el ponente dentro de la exposición de motivos, deberán incluir un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, sirviendo de guía para que los otros congresistas tomen una decisión en torno, si se encuentran incursos en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

En ese orden de ideas, el presente proyecto de ley, por ser de carácter general, no configura un beneficio particular, actual y directo para ningún Congresista, teniendo en cuenta que, la propuesta versa sobre reglamentación para actualizar las plantas globales de empleo en lo atinente a los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público interés general que no beneficiaría a ningún Congresista de forma particular, actual y directa. A menos que el Congresista tenga, actualmente parientes o amigos que hayan ocupado los cargos de acuerdo al ámbito de aplicación de la norma.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado que, en la Sala Plena Contenciosa Administrativa del honorable mediante Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

*“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél 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”.*

En el mismo sentido, es pertinente señalar lo que la Ley 5ª de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019:

*“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.”*

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

Por las razones expuestas, someto a consideración de los honorables Congresistas esta iniciativa parlamentaria.

Cordialmente,

  
**HERNÁN DARIO CADAVID MÁRQUEZ**  
 Representante a la Cámara  
 Departamento de Antioquia

**CAMARA DE REPRESENTANTES**  
**SECRETARÍA GENERAL**

El día 24 de Julio del año 2024

ha sido presentado en este despacho el

proyecto de Ley X Acto Legislativo \_\_\_\_\_

056 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por: \_\_\_\_\_

SECRETARIO GENERAL

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 057 DE 2024  
CÁMARA**

*por medio del cual se crea la licencia remunerada por muerte del animal doméstico de compañía y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 24 de Julio de 2024

Doctor

Jaime Luis Lacouture PEÑALOZA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

**Referencia: Radicación proyecto de ley**

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración de la honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley, *por medio del cual se crea la licencia remunerada por muerte del animal doméstico de compañía y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 057 DE 2024  
CÁMARA**

*por medio del cual se crea la licencia remunerada por muerte del animal doméstico de compañía y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de la República**

**Decreta:**

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer la muerte de los animales de compañía domésticos como licencia remunerada.

**Artículo 2º. Definiciones.** Para efectos de esta ley, se adoptarán las siguientes definiciones:

**a) Animal de compañía doméstico:** Animal no perteneciente a la fauna silvestre que hace parte del núcleo familiar del ser humano.

**b) Familia Multiespecie:** Es aquella compuesta por el ser humano y otras especies de animales afectivos y sintientes.

**c) Licencia por luto de animal doméstico:** Licencia remunerada de tres (3) días hábiles por fallecimiento del animal de compañía doméstico.

**Artículo 3º.** Adiciónese al artículo 57 del Código Sustantivo del Trabajo, el siguiente numeral:

**Artículo 57.** Son obligaciones especiales del empleador:

[...]

**13.** Conceder al trabajador en caso de fallecimiento de su animal de compañía doméstico una licencia remunerada por luto de tres (3) días hábiles, cualquiera sea su modalidad de contratación o de vinculación laboral. La licencia le será reconocida al trabajador, siempre y cuando este demuestre el hecho mediante prueba que corrobore la muerte del animal de compañía doméstico. El empleador establecerá las condiciones de esta licencia en el Reglamento Interno del Trabajo, que, en todo caso, no podrá ser reconocida más de dos (2) veces por año o vigencia fiscal.

**Artículo 4º.** Adiciónese al artículo 58 del Código Sustantivo del Trabajo, el siguiente numeral:

**Artículo 58. Obligaciones especiales del trabajador:**

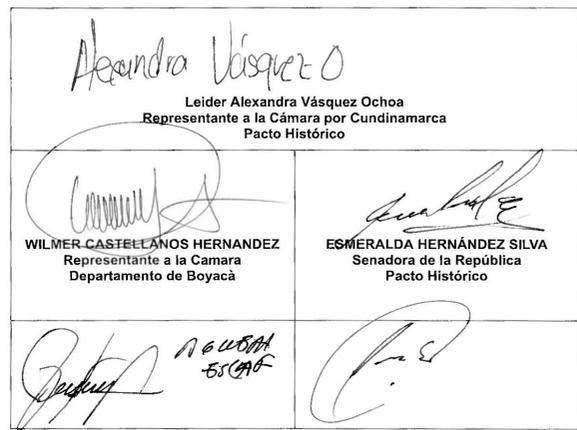
[...]

**9.** Comunicar oportunamente al empleador, la existencia en su núcleo familiar de animal de compañía doméstico.

**Artículo 5º.** El Gobierno nacional implementará el mecanismo para la identificación del animal de compañía doméstico en el territorio nacional, para cumplir con lo dispuesto en el numeral 13 del artículo 57 y el numeral 9 del artículo 58 del Código Sustantivo del Trabajo.

**Artículo 6º.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**1. Objeto de la ley**

La presente ley tiene por objeto establecer la muerte de los animales de compañía domésticos como licencia remunerada. La creación de la licencia por luto de animal doméstico es una medida

que tiene como objetivo promover y cuidar la salud mental de las y los trabajadores.

## 2. Justificación del proyecto

Actualmente el Código Sustantivo del Trabajo y las leyes que lo modifican,<sup>2</sup> regulan las licencias y su reconocimiento por parte del empleador, como una garantía de derechos y obligaciones para con el trabajador.

Entre las licencias remuneradas, tiempo en el cual el trabajador se ausenta de sus labores, pero continúa recibiendo un salario regular, tenemos: enfermedad, maternidad, paternidad, duelo y/o adicionales como parte de bienestar laboral, sin embargo, el comportamiento de la sociedad y la composición de las familias cambia a medida que avanza el tiempo y se desarrolla el mundo moderno, por lo que estas licencias deben evolucionar.

En Colombia de acuerdo con el artículo 42 de la Constitución Política están aceptadas las familias nuclear - tradicional, ensambladas, monoparentales, homoparental, hetero-afectivas, homo-afectivas, ampliadas y pluriparentales<sup>3</sup>, pero reclama un mayor avance el establecimiento de garantías para lograr la protección de los animales de compañía en situaciones de divorcio o terminación de la unión marital de hecho en escenarios de familia multiespecie.<sup>4</sup>

Esta iniciativa representa un avance con respecto a las nuevas dinámicas familiares en donde se pone de manifiesto la estrecha relación afectiva y de beneficios mutuos entre animales domésticos de compañía y seres humanos.

Actualmente, en el mundo moderno una familia multiespecie, también llamada familia interespecie, es aquella que está compuesta por seres humanos y otras especies animales como perros, gatos e incluso algunas otras mascotas no convencionales, como roedores, peces, etc. Estas familias están unidas no por unos lazos sanguíneos, sino por unos vínculos afectivos, de dependencia y de responsabilidad que son recíprocos y tienden a ser bastante fuertes, debido a que se reconocen los beneficios que estas relaciones tienen para ambos individuos, obteniéndose de esta manera una convivencia persona - animal que va marcando la tendencia actual de la sociedad.

En Colombia, la Encuesta Multipropósito (2021) del DANE, indagó por la tenencia de mascotas y arrojó que el 40,2% de los hogares de Bogotá dijeron tener mascota, el 65,8% de ellos tienen perro y el 43,7%, gato. En la cabecera de los municipios de

Cundinamarca, la tenencia llegó a 59,7% en Cota, donde el 75,5% tienen perro y el 45,1%, gato.<sup>5</sup>

En la familia multiespecie, existe cohabitación y colaboración entre individuos de especies diferentes, generando responsabilidades en la relación y evidenciando acciones en pro del bienestar del animal doméstico, como por ejemplo no maltratar o causar sufrimientos a lo largo de su existencia, como lo expresa el diario *Chileno*:

*“Fomentar el conocimiento sobre la tenencia responsable, el cuidado y bienestar animal puede ser un factor clave para observar mejoras en la salud humana, animal y medioambiental. La educación es un eje fundamental para internalizar conceptos de conciencia animal y tenencia responsable, porque es esencial su incorporación desde la primera infancia, siendo una manera efectiva de abordar el tema a nivel social. Se pudo identificar un aumento de las poblaciones caninas y felinas en Chile, información que se condice con la tendencia obtenida del metaanálisis generado para este estudio. La población predominante es la población canina, siendo aproximadamente dos veces la felina. Cabe destacar que la principal razón de la tenencia de una mascota (perro y/o gato) fue principalmente para tenerla como compañía.”*

Generado este vínculo afectivo entre la persona y su animal de compañía, resulta acertado que a través de la legislación se reconozca la situación de muerte del animal doméstico, como un suceso familiar ya que, puede generar experiencias similares a las de las pérdidas de seres queridos, lo cual requiere de un periodo y/o etapa de duelo para superar la ausencia, que en algunos casos puede durar días, semanas, meses e incluso años.

Como bien se conoce, el duelo contempla varias etapas (negación, ira, negociación, depresión, aceptación, recuerdo, etc.), y si llevamos estas situaciones que afectan el estado emocional de la persona al ámbito laboral, se podría ver afectado en grandes proporciones su bienestar emocional y mental, generando impactos en el desempeño de sus labores, pues, la pérdida del animal de compañía puede generar, estrés, tristeza, ansiedad.

Por tanto, conceder un permiso laboral en caso de luto por animal de compañía permitiría a los trabajadores tener un tiempo para procesar y vivir los primeros días del duelo, promoviendo en todo caso la salud mental del trabajador y la misma productividad de la empresa a largo plazo. El legislador debe avanzar en reconocer este vínculo emocional, humanizando el derecho laboral, apoyando el bienestar emocional de los trabajadores y proporcionando tiempos y espacios necesarios para enfrentar estos dolorosos procesos, con medidas acordes a las necesidades de nuestra sociedad, y es que este proyecto de ley beneficiará a una numerosa parte de nuestra población toda vez que, según el

<sup>2</sup> Ley 1822 de 2017: Amplia licencia de maternidad a 18 semanas; Ley 1361 de 2009: Protege el derecho a la licencia por paternidad; Ley 1857 de 2017: Regula la licencia de luto.

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia. Sentencia SC-1947 de 2022. Radicación: 11001-31-10-015-2015-00843-01

<sup>4</sup> <https://bdigital.uexternado.edu.co/entities/publication/dbc3d55d-d318-42f8-9526-bb9b2f9858d2>

<sup>5</sup> Encuesta multipropósito. DANE, 2021. [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/multi/Comunicado\\_EM\\_2021.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/multi/Comunicado_EM_2021.pdf)

estudio mencionado, las cifras de tenencia animal van en aumento.

## 2.1. Antecedentes legislativos

### - Colombia

El Proyecto de Ley número 278 de 2021 Cámara se radicó ante la Cámara de Representantes el día 25 de agosto de 2021, de iniciativa de los honorables Representantes *Alejandro Carlos Chacón Camargo, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Flora Perdomo Andrade, Andrés David Calle Aguas, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Édgar Alfonso Gómez Román, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Harry Giovanni González García, Henry Fernando Correal Herrera, José Luis Correa López, Alejandro Alberto Vega Pérez, Jezmi Lizeth Barraza Arraut, John Jairo Roldan Avendaño, Julián Peinado Ramírez, Juan Carlos Lozada Vargas, Kelyn Johana González Duarte, Luciano Grisales Londoño, José Joaquín Marchena, Silvio José Carrasquilla Torres, Víctor Manuel Ortiz Joya* y el honorable Senador *Mario Alberto Castaño Pérez*, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1245 de fecha 16 de septiembre de 2021. Sin embargo, dicho proyecto solo fue aprobado en primer debate de dicha Corporación.

### - Argentina

La plataforma Change.org, lidera una iniciativa con fuerza de proyecto de ley para ser debatida en el Congreso de la Nación que tiene como objetivo principal, que se reconozca legalmente a los animales de compañía como parte de la familia, y busca, modificar el régimen de licencias laborales con el fin que se otorguen días de licencia por la muerte del animal de compañía (perro, gato, o cualquier otro tipo de animal que pueda ser considerado como tal), y así lo expresan:

(...). La muerte de un animal de compañía, ¿puede provocar angustia o dolor similares a los que causa el fallecimiento de un familiar o un amigo? En la ciudad de Buenos Aires hay una mascota por cada tres porteños; en ciertos casos, incluso, perros o gatos que son los principales compañeros de las personas. En esos vínculos que exceden los tradicionales entre humanos hacia la conformación de familias multiespecie, ¿el duelo por la pérdida se mide de igual forma? Para muchas personas, sí. (...) <sup>6</sup>

### - Chile

Se evidencia a lo largo del paso del tiempo un aumento de casos donde la compañía de las personas está bajo la figura de animales domésticos, para Chile se representa esencialmente en los perros y los gatos, lo cual ha generado un apego y dependencia emocional de sus dueños hacia ellas, hecho que ha conllevado a buscar iniciativas legislativas que integran el ordenamiento jurídico un permiso y/o licencia remunerada en caso del fallecimiento de la mascota.

Evidenciado lo anterior, se adelanta una iniciativa que manifiesta lo siguiente:

(...) *Proyecto de ley: Artículo Único: Incorpórese un nuevo artículo 66 en el Código del Trabajo, el cual verse de la siguiente manera: “Todo trabajador tendrá derecho a un permiso por un día hábil en caso del fallecimiento de su mascota o animal de compañía. Para efectos de esta disposición, se entenderá por mascota o animal de compañía lo dispuesto en el artículo 2° número 1 de la Ley 21.020 sobre Tenencia Responsable de Mascotas y Animales de Compañía.”* (...) <sup>7</sup>

### - Brasil

La Cámara de Diputados presentó una iniciativa para el año 2023, con el fin de permitirle al trabajador ausentarse en caso de la muerte de su animal de compañía (perro o gato) con el fin de garantizar que se supere el duelo por la pérdida, y como prueba de ello, se debe presentar la certificación de un médico veterinario o de establecimiento autorizado para certificar la muerte, dicha certificación tendrá una vigencia de 3 años, tal como se expone a continuación:

(...) **Artículo 1°.** *Esta ley incluye un inciso en el artículo 473 del Decreto Ley 5.452, de 1° de mayo de 1943, para permitir la ausencia del servicio en caso de fallecimiento de un perro o gato de compañía.*

**Artículo 2°.** *Entra en vigencia el artículo 473 de la consolidación de Leyes del Trabajo, aprobada por el Decreto Ley 5.452, de 1° de mayo de 1943, con la adición del siguiente párrafo: XIII – por un día, en caso de fallecimiento de un perro o gato de compañía, debidamente comprobado por un establecimiento responsable de certificar su muerte o por un veterinario registrado en el Consejo Regional de Medicina Veterinaria, límites a un máximo de tres por año.*

**Artículo 3°.** *La presente ley entrará en vigor en la fecha de su publicación.* (...) <sup>8</sup>

## 2.2. Antecedentes jurisprudenciales

- Sentencia C-041/17 - Familias interespecies.
- Sentencia T-236 de 2024 - perros de apoyo emocional a institución de educación superior.
- Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de Colombia STC1926-2023.
- Entre el Juzgado Tercero de Familia y el Juzgado 27 Civil del Circuito de Bogotá, que le correspondió dirimirlo al Tribunal de Bogotá, se determinó que los animales de compañía hoy en día “dejaron de ser considerados como cosas, pero no perdieron su estatus de propiedad dentro

<sup>7</sup> . <https://www.camara.cl/verDOC.aspx?prmID=77887&prmTipo=FICHAPARLAMENTARIA&prmFICHATIPO=DIP&prmLOCAL=0#>:text=3., mascota%20o%20animal%20de%20compa%C3%B1a%ADa.

<sup>8</sup> . [https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/36097/2/Permiso\\_por\\_muerte\\_de\\_mascotas\\_PAVL\\_2024.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/36097/2/Permiso_por_muerte_de_mascotas_PAVL_2024.pdf)

<sup>6</sup> <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/licencia-por-mascotas-piden-que-se-otorguen-dias-no-laborables-por-la-muerte-de-perros-y-gatos-nid23042023/>

del ordenamiento jurídico. Ahora son también identificados como seres sintientes respecto de quienes existen deberes de protección especial”.<sup>9</sup>

• Dos argumentos que justifican este punto de vista son la Ley 1774 de 2016, en la que se reconoce a los animales como seres sintientes, y el artículo 42 de la Constitución Política de Colombia, en el que se habla de la familia como “el núcleo fundamental de la sociedad que se constituye por vínculos naturales o jurídicos”.<sup>10</sup>

### 2.3. Licencia por luto de animal doméstico de compañía

La licencia por luto de animal doméstico puede interpretarse como la concesión por parte del empleador para que el trabajador pueda ausentarse temporalmente de su puesto de trabajo, y, por ende, de las responsabilidades que le corresponden, sin enfrentar sanciones por su ausencia, ya que se considera justificada.

### 2.4. Viabilidad de la licencia por luto de animal doméstico

La implementación de una licencia por muerte de animal doméstico de compañía en Colombia se justifica en virtud de tener impactos positivos en la salud mental y bienestar de los trabajadores.

Esta licencia por luto de animal doméstico de compañía es esencial para avanzar hacia una sociedad más moderna y justa, donde se reconocen los lazos afectivos que se pueden desarrollar en las familias multiespecie.

## 3. Marco jurídico

### 3.1. Internacional

En el marco Jurídico Internacional, no existe normatividad aprobada en relación con la muerte de animales domésticos, pero sí se encuentran avances en acuerdos, convenios y pactos colectivos entre empresas y sus trabajadores en Brasil, Italia y Francia.

### 3.2. Ordenamiento Jurídico colombiano

Dentro de la normatividad laboral, las personas que tienen tenencia de animales domésticos de compañía no cuentan con una licencia remunerada en caso de estar en luto por este. No obstante, el ordenamiento jurídico colombiano ha establecido lo siguiente:

**Artículo 236. Licencia en la época del parto e incentivos para la adecuada atención y cuidado del recién nacido.** <Expresiones “trabajadora”, “madre” y “mujer” **CONDICIONALMENTE** **exequibles.** Artículo **CONDICIONALMENTE** **exequible**> <Artículo modificado por el artículo 2° de la Ley 2114 de 2021. El nuevo texto es el siguiente:>

1. Toda trabajadora en estado de embarazo tiene derecho a una licencia de dieciocho (18) semanas en la época de parto, remunerada con el salario que devengue al momento de iniciar su licencia.

2. Si se tratare de un salario que no sea fijo como en el caso del trabajo a destajo o por tarea, se tomará en cuenta el salario promedio devengado por la trabajadora en el último año de servicio, o en todo el tiempo si fuere menor.

3. Para los efectos de la licencia de que trata este artículo, la trabajadora debe presentar al empleador un certificado médico, en el cual debe constar:

- El estado de embarazo de la trabajadora;
- La indicación del día probable del parto, y
- La indicación del día desde el cual debe empezar la licencia, teniendo en cuenta que, por lo menos, ha de iniciarse dos semanas antes del parto.

Los beneficios incluidos en este artículo, y el artículo 239 de la presente ley, no excluyen a los trabajadores del sector público.

[...].

### Artículo 237. Descanso remunerado en caso de aborto.

1. La trabajadora que en el curso del embarazo sufra un aborto o parto prematuro no viable, tiene derecho a una licencia de dos o cuatro semanas, remunerada con el salario que devengaba en el momento de iniciarse el descanso. Si el parto es viable, se aplica lo establecido en el artículo anterior.

2. Para disfrutar de la licencia de que trata este artículo, la trabajadora debe presentar al {empleador} un certificado médico sobre lo siguiente:

- La afirmación de que la trabajadora ha sufrido un aborto o parto prematuro, indicando el día en que haya tenido lugar, y
- La indicación del tiempo de reposo que necesita la trabajadora.

Respecto a la **licencia por luto**, la Ley 1280 del 2009 estableció lo siguiente:

**Artículo 1°.** Adicionar un numeral al artículo 57 del Código Sustantivo del Trabajo, en los siguientes términos:

10. Conceder al trabajador en caso de fallecimiento de su cónyuge, compañero o compañera permanente o de un familiar hasta el grado segundo de consanguinidad, primero de afinidad y primero civil, una licencia remunerada por luto de cinco (5) días hábiles, cualquiera sea su modalidad de contratación o de vinculación laboral. La grave calamidad doméstica no incluye la Licencia por Luto que trata este numeral.

Este hecho deberá demostrarse mediante documento expedido por la autoridad competente,

<sup>9</sup> <https://www.eltiempo.com/vida/mascotas/familia-multiespecie-por-que-este-vinculo-con-mascotas-ahora-tiene-respaldo-legal-815960>

<sup>10</sup> <https://www.eltiempo.com/vida/mascotas/familia-multiespecie-por-que-este-vinculo-con-mascotas-ahora-tiene-respaldo-legal-815960>

dentro de los treinta (30) días siguientes a su ocurrencia.

#### 4. Impacto fiscal

El artículo 7º, de la Ley 819, de 2003 “por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, determina que en la exposición de motivos y en las ponencias de los proyectos de ley se debe hacer explícito el costo fiscal que se genera por el gasto ordenado o por el otorgamiento de beneficios tributarios, que debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, al mismo tiempo que debe señalar la fuente de financiación de dicho costo.

Así mismo, en la Sentencia C-411 de 2009 de la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal de las normas, en el cuerpo del proyecto de ley, no es requisito sine qua non para su trámite legislativo, ni debe ser una barrera para que el Congreso ejerza sus funciones, ni crea un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda; es más, hacer el análisis del impacto fiscal no recae únicamente en el legislador, sobre este punto ha establecido su análisis de la siguiente manera: (...) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica (...)”.

Lo anterior significa que, en cualquier momento del trámite legislativo, el Ministro de Hacienda y Crédito Público podrá ilustrarle a este Congreso las consecuencias económicas del presente proyecto de ley; toda vez que, de acuerdo con el proceso de racionalidad legislativa, la carga principal del análisis de impacto fiscal reposa en esta cartera por contar con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica.

#### 5. Conflicto de interés

Según lo establecido en el artículo 3º 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 1º de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

**“Artículo 1º.** 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[...].”

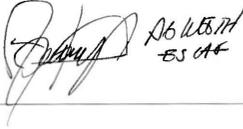
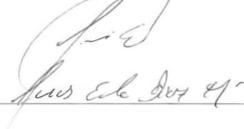
En virtud del artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, este proyecto de ley no reúne las condiciones anteriormente citadas de los literales a, b y c, de las circunstancias en las cuales es existente un conflicto de interés, toda vez que es una iniciativa de interés general que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado. No obstante, corresponderá a cada Congresista evaluar el contenido del presente proyecto de ley y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés.

#### 6. Conclusión

Teniendo en cuenta los argumentos expuestos en este documento ponemos a consideración del Congreso de la República el proyecto de ley **“por medio del cual se crea la licencia remunerada por muerte del animal doméstico de compañía y se dictan otras disposiciones”**- precisando la importancia de implementar una norma que promueva el cuidado y bienestar de los trabajadores, entendiendo que la pérdida del animal doméstico de compañía resulta dolorosa para el ser humano.

De las y los honorables Congresistas,

Leider Alexandra Vásquez Ochoa  
Representante a la Cámara por Cundinamarca  
Pacto Histórico

 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara Departamento de Boyacá	 ESMERALDA HERNÁNDEZ SILVA Senadora de la República Pacto Histórico
 Luis Elías	 Luis Elías

De los honorables Congressistas,



\*\*\*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 058 DE 2024  
CÁMARA**

*por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual.*

Bogotá, D. C., 24 de julio de 2024

Señor

Jaime Luis Lacouture

Secretario General

Cámara de Representantes

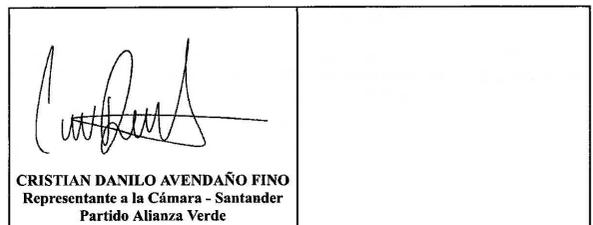
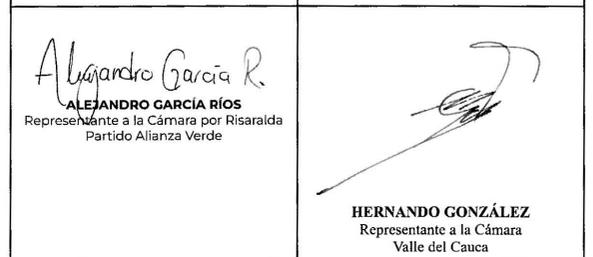
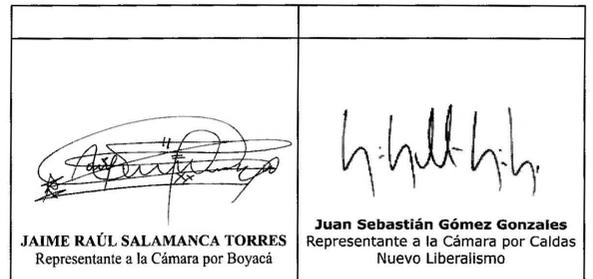
Ciudad

**Asunto: Radicación del proyecto de ley, por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual.**

Respetado Secretario,

De conformidad con los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, y demás normas concordantes, presento a consideración de la honorable Cámara de Representantes el proyecto de ley, *por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual.*

Lo anterior, con la finalidad de que se sirva ordenar a quien corresponda dar el trámite correspondiente conforme a los términos establecidos por la Constitución y la ley. Sugerimos, respetuosamente, que el presente proyecto inicie su trámite por la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes que tiene a su cargo el estudio de los asuntos relacionados al tránsito y transporte.



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 058 DE 2024  
CÁMARA**

*por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual.*

\*\*\*

**El Congreso de la República de Colombia**

**Decreta:**

**CAPÍTULO I**

**Objeto y principios**

**Artículo 1º. Objeto y alcance.** El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, dando prioridad a los jóvenes entre los 18 y los 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, regulando de manera gradual el

proceso de sanción por puntos y de licenciamiento de conducción gradual para conductores noveles.

Para los efectos de la presente ley, se entiende por conductor novel como aquel que independientemente de su edad se encuentra en un período de aprendizaje de conducción de 2 (dos) años y es titular por primera vez de una licencia de conducción.

**Artículo 2°. Principios generales.** Los principios bajo los que se rige la presente ley son los consagrados en la Ley 2251 del 2022 o norma que lo modifique o lo sustituya.

## CAPÍTULO II

### Sistema de Sanción por Puntos

**Artículo 3°. Creación del Sistema de Sanción por Puntos.** Créase el Sistema de Sanción por Puntos, sistema que tiene como finalidad aumentar el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito a través de la asignación anual de 20 puntos a cada ciudadano que cuente con licencia de conducción, puntos que se irán restando en función del tipo de infracción a las normas de tránsito cometidas.

El Sistema de Sanción por Puntos se aplica sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan por la comisión de la conducta punible.

**Artículo 4°. Asignación de puntos.** A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se les asignará un total de 20 (veinte) puntos de manera inicial.

**Artículo 5°. Descuento de puntos.** Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional descontarán los puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las siguientes infracciones:

A. Se descontarán 4 puntos por la comisión de las infracciones del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en el caso de la infracción B.22 en la que se descontarán 15 puntos.

B. Se descontarán 6 puntos por la comisión de las infracciones del literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, excepto en los casos de las infracciones C.6, C.24, C.32, C.35, C.38 en los cuales se descontarán 10 puntos y en el caso de la infracción C.5 en el cual se descontarán 15 puntos.

C. Se descontarán 15 puntos por la comisión de las infracciones del literal D y E del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y por exceder la velocidad máxima permitida por más de 20 km/h.

**Parágrafo 1°.** El descuento de puntos se aplicará individualmente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el inculpado acepta la comisión de la infracción y asiste a los cursos sobre normas de tránsito.

**Parágrafo 2°.** Las sanciones correspondientes por la pérdida de la totalidad de los puntos se aplicarán sin perjuicio de las demás sanciones administrativas a las que pueda conllevar la comisión de una misma conducta.

**Artículo 6°. Pérdida de la totalidad de puntos.** La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema implica:

A. La suspensión automática de la licencia de conducción por 6 (seis) meses contados a partir de la primera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.

B. La suspensión automática de la licencia de conducción por 12 (doce) meses contados a partir de la segunda vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.

C. La suspensión automática de la licencia de conducción por 18 (dieciocho) meses contados a partir de la tercera vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.

D. La suspensión automática de la licencia de conducción por 24 (veinticuatro) meses contados a partir de la cuarta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.

E. La cancelación de la licencia de conducción contados a partir de la quinta vez que se alcancen los 0 (cero) puntos.

**Artículo 7°. Recuperación parcial del puntaje.** El conductor que cometa las infracciones de los literales A podrá recuperar un (1) punto perdido si asiste a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo.

El conductor que cometa las infracciones del literal B del artículo 5° de la presente ley, podrá recuperar dos (2) puntos perdidos si asiste a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo.

Solo se podrá realizar un curso por la comisión de una infracción de tránsito.

Cuando el titular de la licencia alcance los cero (0) puntos, no podrá recuperar parcialmente ningún puntaje a través de los cursos al que se refiere el presente artículo.

**Artículo 8°. Procedimiento.** La autoridad de tránsito competente deberá notificar al presunto infractor del descuento de puntos en medio del proceso contravencional establecido en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 o norma que la modifique o la sustituya.

En la orden de comparendo se le informará al ciudadano los puntos descontados por la comisión de la infracción de tránsito correspondiente, tanto si la imposición del comparendo se realiza de manera presencial o si se realiza a través del servicio de medios técnicos y tecnológicos.

Una vez la imposición de la multa quede en firme, la autoridad de tránsito tendrá un (1) día hábil para realizar el descuento de los puntos en el SIMIT.

**Artículo 9°.** Modifíquese el artículo 26 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

**Artículo 26. Causales de suspensión o cancelación.** La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial.

3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.

4. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por primera, segunda, tercera y cuarta vez.

La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial.

3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.

4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.

5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.

7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.

8. Cuando se alcancen los 0 (cero) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos por quinta vez.

**Parágrafo.** La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6 y 7 de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

**Artículo 10.** Modifíquese el artículo 10 de la Ley 769 del 2002, el cual quedará así:

**Artículo 10. Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.** Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas, sanciones y el número de puntos actualizado a la fecha por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.

**Parágrafo.** En las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.

**Parágrafo Transitorio.** La Federación Nacional de Municipios tendrá un (1) año desde la entrada en vigencia de la presente ley para realizar las respectivas modificaciones al SIMIT.

### CAPÍTULO III

#### Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles

**Artículo 11. Creación del Sistema de Licenciamiento Gradual para conductores noveles.** Créase el Sistema de Licenciamiento Gradual para que los conductores noveles incrementen el tiempo de aprendizaje y se reduzca la siniestralidad vial, mortalidad y morbilidad en las vías de Colombia.

Este sistema implica que todos los conductores noveles, sin importar su edad, deberán conducir los dos (2) primeros años con una licencia de conducción de aprendizaje que tendrá restricciones para reducir el riesgo de que ocurra un siniestro.

La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como licencia de conducción en el RUNT.

**Artículo 12.** Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

**Artículo 17. Otorgamiento.** La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Siguiendo el Sistema de Licenciamiento Gradual, todo conductor al que le sea otorgada por primera vez la licencia debe cumplir un período de dos (2) años en período de aprendizaje cumpliendo las restricciones establecidas en el artículo 20 del presente código.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fecha en que finaliza el período de aprendizaje como conductor novel, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

**Parágrafo.** Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

**Artículo 13.** Modifíquese el artículo 18 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

**Artículo 18. Facultad del titular.** La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular. Las categorías establecidas por el Ministerio de Transporte deben cumplir los requisitos mínimos establecidos en el artículo 19 del presente código.

**Artículo 14.** Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

**Artículo 19. Requisitos mínimos.** Para obtener y renovar la licencia de conducción para vehículos automotores se debe acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos mencionados en este artículo, siguiendo el Sistema de Licenciamiento Gradual.

Para vehículos particulares de dos y tres ruedas:

Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos particulares de dos y tres ruedas son los siguientes:

1. Saber leer y escribir.
2. Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años.
3. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.

Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

4. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.

5. Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.

Para la obtención de licencia de conducción plena para vehículos de dos y tres ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Haber cumplido un período de 24 meses con la licencia de conducción de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje.

2. Tener una edad mínima de 18 años.

3. Si en el período de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar los exámenes teóricos y prácticos de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.

En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje.

Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

Para vehículos particulares de cuatro ruedas:

Los requisitos para obtener la licencia de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares son los siguientes:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener una edad mínima de 16 (dieciséis) años.

3. Aprobar los exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.

Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén

registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

Para la obtención de licencia de conducción plena de vehículos de cuatro ruedas particulares se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Haber cumplido un período de 24 meses con la licencia de conducción de aprendizaje del respectivo tipo de vehículo. Los 24 meses se cuentan a partir de la fecha en que fue otorgada la licencia de conducción de aprendizaje.

2. Tener una edad mínima de 18 años.

3. Si en el período de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar los exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional. En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje.

Estas Instituciones de Educación Superior deben garantizar la cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

Para vehículos de servicio público:

Los requisitos para obtener la licencia de conducción para vehículos de servicio público serán los mismos aplicables a los requisitos establecidos para los vehículos de cuatro ruedas particulares, con las siguientes modificaciones:

1. Para obtener la licencia de conducción de aprendizaje se requiere tener una edad mínima de 18 años.

2. Para obtener la licencia de conducción plena se requiere tener una edad mínima de veinte (20) años.

3. Si en el período de aprendizaje el conductor novel ha perdido 4 puntos o más dentro del Sistema de Sanción por Puntos, deberá aprobar el examen teórico y práctico de conducción para

vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. En los exámenes teóricos y prácticos se deben evaluar las habilidades, los conocimientos y las destrezas desarrolladas mientras se era titular de la licencia de conducción de aprendizaje.

**Parágrafo 1º.** La licencia de conducción de aprendizaje será expedida por la autoridad de tránsito correspondiente y será inscrita como la licencia de conducción provisional ante el RUNT.

Con la finalidad de evitar mayores gastos a las personas que pasan de ser titulares de una licencionador novel no deba presentar los exámenes teoría de conducción provisional a una licencia de conducción plena, en el caso de que el cos y prácticos para adquirir la licencia de conducción plena por no haber perdido 4 puntos o más durante el periodo de aprendizaje, este podrá optar por solo adquirir la licencia de forma digital.

El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para reglamentar las modificaciones pertinentes en el formato de la licencia de conducción digital.

**Parágrafo 2º.** Los contenidos de los exámenes teóricos y prácticos para la obtención de la licencia de conducción de aprendizaje y plena serán definidos por el Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 3º.** Para obtener la recategorización o la renovación de la licencia de conducción se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.

Se excluye de la anterior obligación a los conductores noveles que, cumplidos los requisitos mencionados en el presente artículo, aspiren a una licencia de conducción plena.

**Artículo 15.** Modifíquese el artículo 20 de la Ley 769 del 2002 el cual quedará así:

**Artículo 20. Restricciones para cada tipo de licencia.** El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.

En todo caso, la reglamentación por parte del Ministerio de Transporte estará sujeta a las restricciones generales del Sistema de Licenciamiento Gradual enunciadas a continuación.

Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de dos y tres ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:

1. Solo puede viajar el conductor en el vehículo.
2. No pueden conducir en vías interurbanas.
3. Deben conducir entre las 5:00 a. m. y las 8:00 p. m.
4. Deben conducir únicamente vehículos de dos y tres ruedas con un cilindraje menor o igual a 125 cc o su equivalente en potencia.

Los titulares de las licencias de conducción de aprendizaje para vehículos de cuatro ruedas particulares tendrán las siguientes restricciones:

1. Deben conducir con un acompañante mayor titular de una licencia de conducción plena.
2. Deben conducir entre las 5:00 a. m. y las 8:00 p. m.
3. No pueden conducir en vías interurbanas.

**Parágrafo.** El incumplimiento de estas restricciones tendrá como sanción la reducción de 4 (cuatro) puntos en el Sistema de Sanción por Puntos y la inmovilización del vehículo.

## CAPÍTULO IV

### Disposiciones generales

**Artículo 16. Multas a conductores de motocicleta.** Adiciónese las siguientes infracciones de tránsito al literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las cuales quedarán así:

C.40. Conducir motocicleta con menores de edad, que al ser transportados no cumplan con los parámetros establecidos por el Ministerio. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación dentro de los 6 (seis) meses siguientes a la expedición de esta ley, que deberá priorizar la protección prevalente de todos los menores contemplando al menos los criterios técnicos de seguridad según edad o talla, elementos de protección, tipo de licencia, cilindraje, velocidad e identificación del acompañante en el vehículo motor de dos y tres ruedas.

C.41. Conducir motocicleta con menores de 10 años a más de 30 kilómetros por hora.

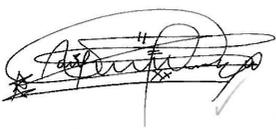
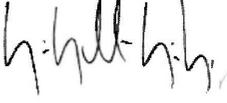
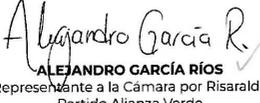
**Artículo 17. Responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años de edad.** Modifíquese el literal D.1 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

En el caso de que un menor de 16 años sea detenido conduciendo un vehículo, quien ostente la patria potestad del menor y el propietario del vehículo serán responsables solidariamente de la multa del presente literal.

**Artículo 18. Vigencia.** Las disposiciones contenidas en el Capítulo III de esta ley aplican únicamente para las personas que obtengan su licencia de conducción por primera vez y para quienes tengan la obligación de renovar su licencia de conducción.

Esta ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

 <b>DANIEL CARVALHO MEJÍA</b> Representante a la Cámara por Antioquia	 <b>LUIS CARLOS OCHOA TOBON</b> Representante a la Cámara por Antioquia
 <b>JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES</b> Representante a la Cámara por Boyacá	 <b>Juan Sebastián Gómez Gonzales</b> Representante a la Cámara por Caldas Nuevo Liberalismo
 <b>ALEJANDRO GARCÍA RÍOS</b> Representante a la Cámara por Risaralda Partido Alianza Verde	 <b>HERNANDO GÓNZALEZ</b> Representante a la Cámara Valle del Cauca
 <b>ANGÉLICA LOZANO CORREA</b> Senadora Partido Alianza Verde	 <b>DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS</b> Representante a la Cámara Cundinamarca
 <b>CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO</b> Representante a la Cámara - Santander Partido Alianza Verde	

- a. Diagnóstico
- b. Evidencia teórica y casos prácticos del Sistema de Sanción por Puntos
- c. Propuesta de Sistema de Sanción por Puntos

**2.3 La problemática de los conductores noveles involucrados en siniestros viales y el Sistema de Licenciamiento Gradual**

- a. Diagnóstico
- b. Evidencia teórica y casos de éxitos sobre el Sistema de Licenciamiento Gradual
- c. Un objetivo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 es modificar el esquema de licenciamiento
- d. Propuesta

**2.4 Sobre las infracciones para proteger a los menores de edad**

**2.5 Bibliografía**

**3. Mesa técnica con la Agencia Nacional de Seguridad Vial**

- 4. Consideraciones jurídicas
- 5. Normatividad relacionada
- 6. Impacto fiscal
- 7. Declaración de conflictos de interés

**1. OBJETO**

El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, dando prioridad a los jóvenes entre los 18 y los 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, regulando de manera gradual el proceso de sanción por puntos y de licenciamiento de conducción gradual para conductores noveles.

**2. JUSTIFICACIÓN**

**2.1 La problemática de seguridad vial a nivel global y nacional**

A nivel mundial la principal causa de fallecimiento prematuro para los adolescentes y adultos jóvenes entre los 15 y los 29 años son los siniestros viales (OMS). Colombia no es ajena a esta problemática, y para este mismo grupo de edad los siniestros viales cobran miles de vidas al año, ubicándose como la segunda causa de muerte externa, solamente detrás de los homicidios y sus secuelas (DANE, 2019).

La legislación colombiana ha avanzado en materia de seguridad vial, pues en los últimos años el Estado colombiano adhirió al Acuerdo Internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958 (Vehículos seguros) y adicionalmente, se establecieron y reglamentaron límites máximos de velocidad en zonas urbanas de 50 km/h y 30 km/h en zonas escolares y residenciales (velocidades seguras). No obstante, para continuar avanzando hacia la protección efectiva de la integridad y vida de la ciudadanía en las vías de nuestro país, se deben plantear medidas y utilizar herramientas adicionales; pues las mejoras legislativas en materia de seguridad vial aún son insuficientes.

En este sentido, las sanciones administrativas por el incumplimiento a las infracciones de tránsito y el licenciamiento de conducción y su normativa juegan un rol esencial para garantizar que los conductores en las vías conozcan su responsabilidad y se garantice su idoneidad para transitar por los corredores viales de manera segura y reducir así el riesgo de que un siniestro grave ocurra.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Índice

1. Objeto

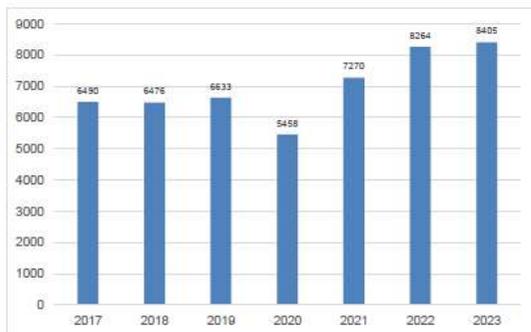
2. Justificación

**2.1 La problemática de seguridad vial a nivel global y nacional**

**2.2 La problemática de los conductores reincidentes y el Sistema de Sanción por Puntos**

El número de los fallecimientos a causa de siniestros viales entre 2017 y 2023 fue de 48.966 (promedio de más de 6.999 fallecidos por año) (ANSV, 2024) (véase Gráfica 1). Lamentablemente, el año 2023 ha sido el año registrado con mayor número de vidas perdidas en las vías, con más de 8.405 fallecimientos.

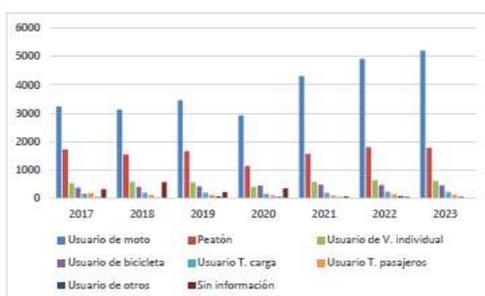
**Gráfica 1. Número de fallecimientos en siniestros viales, 2017-2023**



Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Las víctimas en su mayoría son actores viales vulnerables, (representaron entre 2017 y 2023 el 84% de las muertes). Según los datos encontrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el actor vial más afectado por la siniestralidad es quien conduce una motocicleta, representando el 55% de los fallecidos entre el 2017 y el 2023 (más de 27.000 vidas perdidas). Por su parte, los peatones representaron el 23% con más de 11.000 víctimas fatales. Los ciclistas no han sido ajenos a este flagelo de la siniestralidad, pues 2.900 han perdido la vida a causa de los siniestros viales. (Véase Gráfica 2 y Gráfica 3.)

**Gráfica 2. Víctimas de siniestros viales por actor 2017-2023**



Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

**Gráfica 3. Porcentaje de fallecidos por usuario en siniestros viales, 2017-2023**

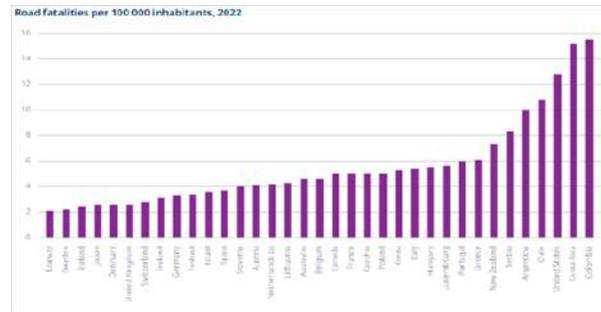


Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Por su parte, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en su Reporte Anual sobre Seguridad Vial del año 2023, expuso que Colombia fue el país con mayor número

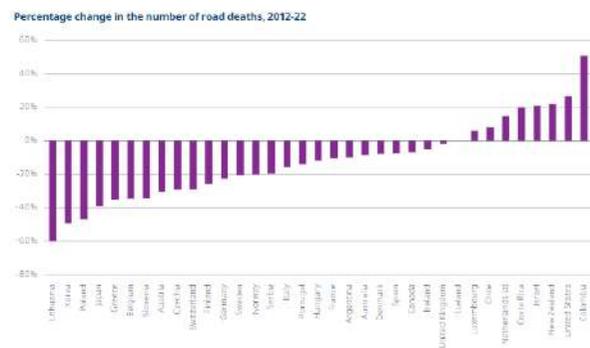
de fallecimientos en las vías por cada 100.000 habitantes en 2022 y el país de la OCDE con mayor variación en el número de fatalidades en siniestros viales (2012-2022), con más del 40% (véase Gráfica 5 y 6).

**Gráfica 4. Fallecimientos en las vías por cada 100.000 habitantes, 2022**



Fuente: Road Safety Annual Report 2022, OECD publicación.

**Gráfica 5. Variación en el número de fatalidades en siniestros viales 2010-2019**



Fuente: Road Safety Annual Report 2022, OECD publicación.

Como se evidenció anteriormente, la siniestralidad vial en Colombia viene en ascenso lo cual es una tragedia no solo como sociedad por la muerte de miles de personas al año, sino para las familias de las personas fallecidas. Por ello el objetivo de este proyecto de ley es reducir la siniestralidad vial intentando resolver dos problemáticas: los conductores que cometen de forma reincidente infracciones de tránsito y los siniestros viales de los conductores noveles. Estas dos problemáticas se pueden solucionar a través de dos herramientas que la literatura especializada en el tema ha demostrado que tiene efectos positivos: el Sistema de Sanción por Puntos y el Sistema de Licenciamiento Gradual.

**2.2 La problemática de los conductores reincidentes y el Sistema de Sanción por Puntos**

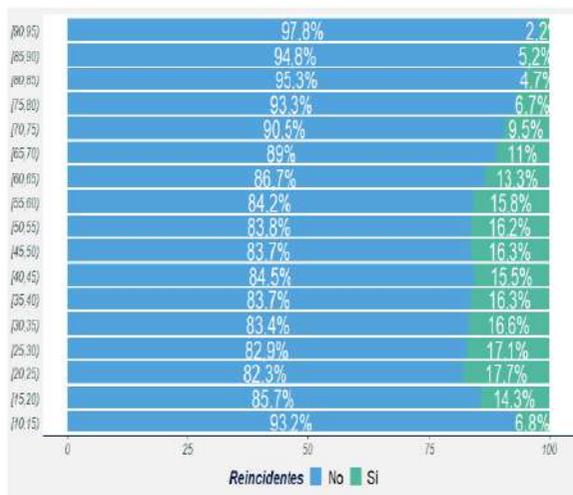
**a. Diagnóstico**

En una investigación hecha por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (en adelante ANSV), esta encontró que “en los últimos 15 años cerca del 30% de los conductores que se han visto involucrados en siniestros viales lo han hecho en más de una ocasión. Para los últimos 5 años ese porcentaje es del 15%.” (ANSV, 2023, página 4). Este dato pone de presente la magnitud del problema y es que un

gran porcentaje de las personas que se mueren en las vías de Colombia ya habían sido multadas anteriormente.

Siguiendo con el estudio de la ANSV, entre el 2018 y el 2022 más de un millón de conductores se vieron involucrados en siniestros viales. El 15% de estas personas tuvo más de un siniestro (alrededor de 160 mil personas), el 74% se vio involucrado en dos siniestros y el 17% en tres siniestros (ANSV, 2023). Además, alrededor de 26 mil conductores tuvieron 2 siniestros viales con víctimas (lesionados o fallecidos), alrededor de 3 mil tuvieron tres siniestros viales con víctimas y 555 tuvieron cuatro siniestros viales con víctimas. Lamentablemente, la mayoría de los conductores reincidentes en la población joven, entre los 20 y los 30 años como se observa en la Gráfica número 6.

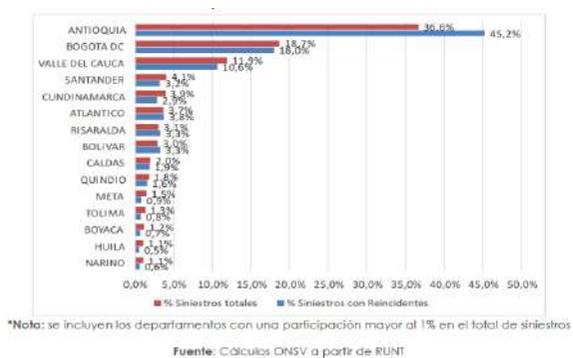
**Gráfica número 6. Porcentaje de reincidencia en siniestralidad vial según rango de edad del primer siniestro, 2018-2022.**



Fuente: ONSV a partir del RUNT.

Por departamentos, Antioquia es el que concentra el mayor número de siniestros y el mayor porcentaje de siniestros con conductores reincidentes, como se observa en la Gráfica número 7. Sobre el tipo de vehículo involucrado en los siniestros de los reincidentes, se encontró que “el 51% de los conductores reincidentes tuvieron un siniestro donde estuvo involucrada una o más motocicletas” (ANSV, 2023, página 17).

**Gráfica número 7. Distribución de siniestros totales y de siniestros de conductores reincidentes por departamento, 2018-2022**



Fuente: ONSV a partir de RUNT.

Finalmente, la Agencia construyó el concepto de “conductores reincidentes críticos”, es decir, aquellos conductores involucrados en 5 o más siniestros con víctimas. Estos conductores tienen unas características particulares que los diferencian de los demás conductores reincidentes. Por ejemplo, los reincidentes críticos tienen un promedio superior de comparendos en comparación con los conductores reincidentes: 11 vs 8 respectivamente. También tienen un mayor porcentaje de comparendos pendientes en comparación con los conductores reincidentes: 28% vs 6%. Finalmente, los reincidentes críticos presentan mayores porcentajes de no vigencia del SOAT y de la Revisión Técnico Mecánica con respecto al total de conductores (ANSV, 2023, página 27).

**b. Evidencia teórica y casos prácticos del Sistema de Sanción por Puntos**

Una de las estrategias para frenar la Comisión de Infracciones de Tránsito de forma continua es a través de los sistemas de penalización o sanción por puntos. Estos sistemas consisten en el otorgamiento o asignación de puntos a cada licencia de conducción. Teniendo en cuenta la gravedad de la infracción de tránsito cometida, se pierde cierta cantidad de puntos o hasta la totalidad del puntaje otorgado inicialmente. Los puntos se pueden recuperar parcialmente, por medio de cursos de capacitación sobre la conducción responsable o realizando trabajo comunitario.

Tal y como se observa en la Tabla 1, la literatura especializada en el tema ha evidenciado que la implementación de estos sistemas aumenta el efecto disuasorio en el corto plazo, especialmente en los conductores que han cometido diferentes infracciones de tránsito y que están por llegar a los 0 puntos. Sin embargo, la misma literatura insiste en que las medidas son efectivas en la medida en que también se fortalezcan las medidas de control y monitoreo vial pues así se garantiza el cumplimiento de las normas de tránsito y la capacidad de sancionar en caso de su incumplimiento.

**Tabla número 1. Revisión de literatura especializada sobre los sistemas de penalización o sanción por puntos**

Autores	Resultados de la investigación
Bourgeon & Picard (2007)	• Privar a los infractores de su licencia es una sanción no monetaria que permite al gobierno incapacitar a personas peligrosas y eso también disuade a la mayoría de los conductores de infringir la ley.
Castillo-Manzano & Castro-Nuño (2012)	• Los resultados muestran un fuerte impacto positivo inicial (reducciones del 15 al 20% en accidentes, muertes y lesiones). • Esta efectividad limitada está relacionada con la ausencia de aplicación complementaria para respaldar estas medidas. (Se recomienda aplicar medidas de control y monitoreo).
De Paola et al. (2012)	• Efectos de la introducción en julio de 2003 un sistema de puntos de penalización por infracciones de conducción en Italia. • La introducción del Sistema de Puntos de Penalización (PPS por sus siglas en inglés) ha llevado a una reducción de alrededor del 9% de los accidentes de tráfico y de alrededor del 30% de las muertes en accidentes de tránsito.
Sagberg & Sundfjor (2019)	• Los conductores que están cerca del límite de descalificación se vuelven más respetuosos de la ley, en comparación con aquellos con pocos o ningún punto.

Fuente: elaboración propia.

En países como España, Francia o Italia se implementó el sistema y los resultados fueron positivos en cuanto a la reducción de los siniestros viales.

**Tabla número 2. Resultados de países con Sistema de Penalización/Sanción por Puntos**

Resultados de países con Sistema de Penalización/Sanción por Puntos	
<b>España:</b>	Implementación de la medida en 2006 redujo las fatalidades en el tránsito en un 16,6 %.
<b>Francia:</b>	Implementación de la medida en 1992 redujo en un 11,6 % el número de muertes en el tránsito
<b>Italia:</b>	La implementación de la medida redujo 7,3 % las muertes en el tránsito.

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2016.

**c. Propuesta de Sistema de Sanción por Puntos**

Todos los sistemas de sanción por puntos se componen de los siguientes elementos: una asignación de un puntaje específico a cada licencia de conducción, unas causales de pérdida de puntos por la comisión de infracciones de tránsito, unas formas en las que se pueden recuperar los puntos y las consecuencias por la pérdida de los puntos.

En este sentido, la propuesta de este proyecto de ley es la siguiente:

**Tabla número 3. Elementos del Sistema de Sanción por Puntos**

Elementos	Contenido
<b>Asignación inicial de puntos</b>	Veinte (20)
<b>Causales de pérdida de puntos:</b> según la gravedad de la infracción	2 puntos: infracciones del literal A del artículo 131 de la Ley 769 4 puntos: infracciones del literal B del artículo 131 6 puntos: infracciones del literal C del artículo 131 10 puntos por la comisión de unas infracciones puntuales 15 puntos: infracciones de los literales D y E del artículo 131 y por exceder la velocidad permitida por más de 20 km/h.
<b>Recuperación parcial del puntaje</b>	Se recuperan la mitad de los puntos por la comisión de las infracciones del literal A y B del artículo 131 de la Ley 769. Los puntos se recuperan realizando el curso sobre normas de tránsito.
<b>Pérdida de la totalidad de puntos</b>	Las primeras cuatro veces que se alcanzan los 0 puntos se suspende la licencia. El tiempo de suspensión aumenta paulativamente. La quinta vez que se alcanzan los 0 puntos se cancela la licencia.
<b>Procedimiento sancionatorio</b>	Se sigue el fijado en el artículo 135 de la Ley 769
<b>Sistema de información</b>	Se integran al SIMT
<b>Entrada en vigencia</b>	Aplica para las personas que obtengan su licencia por primera vez y para aquellos que renueven la licencia

Fuente: elaboración propia.

En este punto es importante realizar dos precisiones jurídicas. La primera es que el Sistema de Sanción por Puntos se aplicará en paralelo a las multas económicas y/o administrativas como consecuencia de la infracción de las normas de tránsito establecidas en el artículo 131 y siguientes de la Ley 769 del 2002. La segunda es que, según se observa en el Código de Tránsito, una misma conducta puede tener una o más consecuencias administrativas. Esto se observa cuando la norma permite no solo sancionar económicamente con una multa por la comisión de una infracción, sino también con la inmovilización del vehículo o la suspensión o la cancelación de la licencia de conducción.

**2.3 La problemática de los conductores noveles involucrados en siniestros viales y el Sistema de Licenciamiento Gradual**

**a. Diagnóstico**

A diciembre de 2022, 13.776.944 de ciudadanos cuentan con una licencia de conducción activa. En el 2022 se realizaron 1.170.502 expediciones de licencias de conducción por primera vez y 1.010.026 renovaciones, 15% y 41% más que en el 2021, respectivamente (RUNT, 2023).

Según datos disponibles, la categoría de licencias de conducción donde hay mayor número de conductores son las licencias A2 (motocicletas con cilindraje mayor a 125 cc.) y B1 (automóviles, camperos) con 3.8 y 2.7 millones de licencias registradas, respectivamente (2021, página 12)<sup>11</sup>. Esto quiere decir que en el 2020 las licencias A2 representaron el 45% del total de licencias y las B1 el 32%, tal y como se observa en la Tabla número 4.

<sup>11</sup> Aunque el dato es del 2020, es razonable que esta tendencia no haya cambiado en los últimos años.

**Tabla número 4. Descripción de las licencias de conducción por categoría de licencia, sexo y edad**

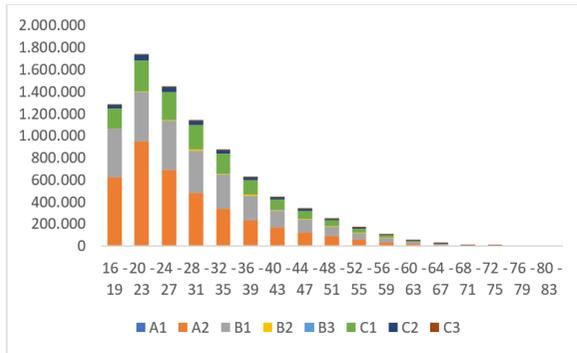
	A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3	Total
N	12.223	3.812.399	2.736.299	84.090	4.549	1.550.486	276.657	6.732	8.483.435
%	0,10	44,90	32,30	1,00	0,10	18,30	3,30	0,10	100,00
Sexo (% M- % H)	72,1 - 27,9	- 27,4 - 72,6	38,1 - 61,9	2,2 - 97,8	1,1 - 98,9	22,0 - 78,0	3,3 - 96,7	1,1 - 98,9	28,8 - 71,2
Edad media (sd)	28,5 (9,6)	28,1 (9,7)	30,1 (10,7)	39,1 (11,4)	44,3 (11,5)	30,5 (10,1)	31,8 (11,1)	39,6 (12,8)	29,42 (10,28)

Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

Del total de licencias la mayor cantidad fueron expedidas para jóvenes que se ubican entre los 16 y los 35 años, habiendo un pico significativo entre los 20 y los 23 años. El mayor porcentaje de las licencias expedidas en estas edades se realizan para las categorías A2 y B1, donde más del 50% de los conductores solicita la licencia antes de los 28 años (Universidad de Los Andes, 2021, página 13).

**Gráfica número 8. Distribución de edad de expedición por categoría de licencia**

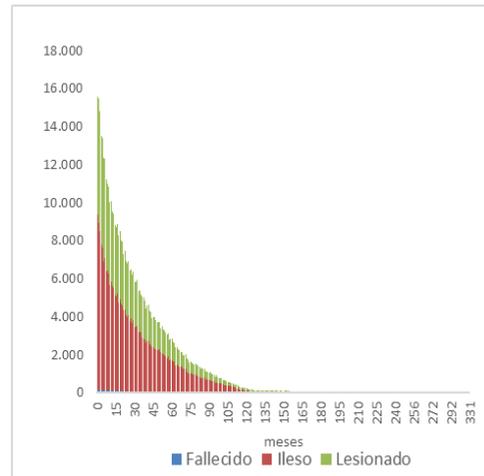
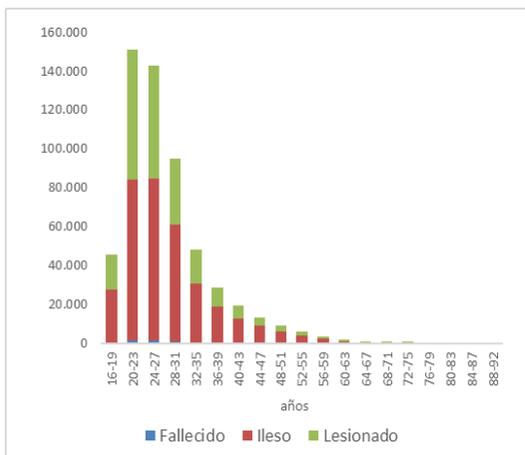
Figura 6-9 Distribución de edad de expedición por categoría de licencia



Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

El hecho de que la mayor parte de las licencias sean expedidas por los jóvenes es problemático debido al número de jóvenes que mueren día a día en las vías de Colombia. Según el mismo estudio de la Universidad de Los Andes, “las personas más jóvenes y con menor experiencia están asociadas a un mayor número de siniestros” (2021, página 17). Los datos son más dicentes aun cuando se observa en la Gráfica número 9 que, primero, el rango de edad en el que se presentan la mayor cantidad de siniestros es de los 20 a 23 años, con el 27% de la totalidad de los siniestros y que alrededor del 50% de los siniestros están relacionados con conductores de 25 años o menos. Segundo, que “el 50% de los siniestros están asociados a conductores con experiencia igual o menor a 2 años” (2021, página 17).

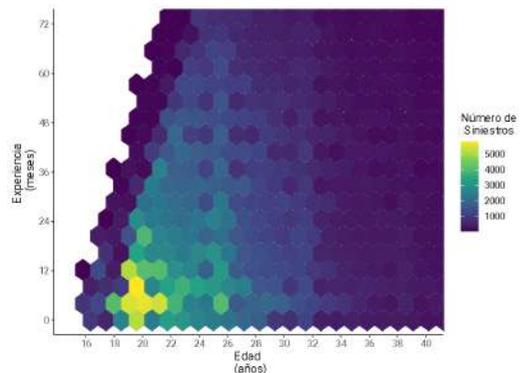
**Gráfica n. 9. Distribución de la edad del conductor al momento del siniestro (izquierda) y experiencia (derecha) según el estado del conductor**



Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

Cuando se examinan las dos variables al tiempo, se evidencia que las personas menores de 40 años y con 6 años de experiencia, concentran alrededor del 90% de los siniestros. Más grave aún es que la mayor concentración de los siniestros se da en los conductores novatos, es decir, aquellos con menos de 1 año de experiencia y menores a los 20 años (Universidad de Los Andes, 2021, página 17).

**Gráfica número 10. Frecuencia de siniestros por experiencia y edad.**



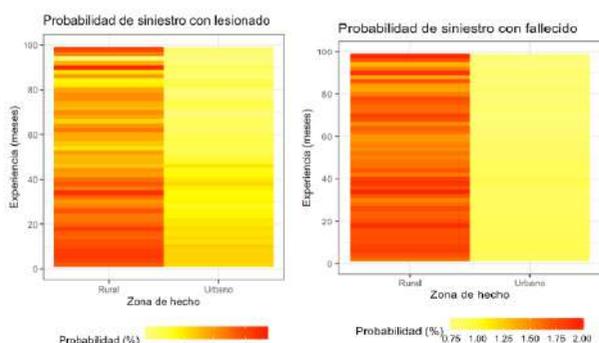
Fuente: Universidad de Los Andes, 2021

Además, los siniestros viales mortales ocurren en las horas de la noche, especialmente entre las 22:00 h y las 5:00 h, lo cual quiere decir que es necesario regular y limitar el tránsito de los más jóvenes en este período horario.



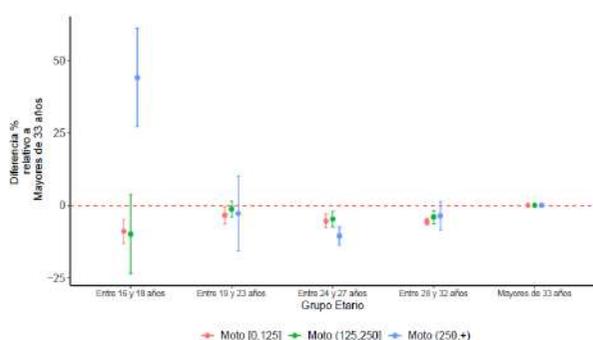
Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

El estudio finalmente muestra dos datos relevantes. La primera es que hay una mayor probabilidad de siniestros mortales y no mortales de los conductores noveles en las zonas rurales que en las zonas urbanas. En el caso de los siniestros viales no mortales, esto ocurre con los conductores con menos de 40 meses de experiencia. En el caso de los siniestros viales mortales, “los siniestros en zonas rurales tienen una probabilidad mayor de fatalidad que los urbanos sin importar la experiencia.” (Universidad de Los Andes, 2021, página 10) La Gráfica número 12 lo evidencia:



Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

El segundo dato relevante que muestra el estudio es que “existe una mayor probabilidad de un siniestro grave (lesión o muerte) para los conductores entre 16 y 18 años que conducen una motocicleta mayor a 250 cc”. (Universidad de Los Andes, 2021, página 11).



Fuente: Universidad de Los Andes, 2021.

Los datos anteriores van en línea con lo que sugieren diferentes investigaciones las cuales han determinado que los conductores jóvenes o quienes han obtenido su licencia de conducción por primera vez y se encuentren manejando de manera reciente tienen mayor probabilidad de cometer errores en la vía. También justifican las restricciones que se proponen en el proyecto de ley: **no conducir con pasajeros, no conducir en vías interurbanas, conducir únicamente en un período horario determinado y sólo determinado tipo de vehículos en función de su potencia.**

Los datos anteriores van en línea con lo que sugieren diferentes investigaciones las cuales han determinado que los conductores jóvenes o quienes han obtenido su licencia de conducción por primera vez y se encuentren manejando de manera reciente tienen mayor probabilidad de cometer errores en la vía. Según Scott-Parker (2013) los conductores

jóvenes son los más afectados en los siniestros viales, dado que son ellos quienes generalmente adoptan conductas de riesgo tales como exceder los límites de velocidad, conducir bajo los efectos de sustancias psicoactivas, no usar los elementos de protección, entre otras. Una de las medidas más efectivas para reducir la mortalidad vial de los noveles es, justamente, modificar la manera en que se licencian de tal forma que este sea un proceso gradual.

**b. Evidencia teórica y casos de éxitos sobre el Sistema de Licenciamiento Gradual**

En la misma investigación realizada por parte de la Universidad de los Andes para la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el año 2021, se determinó que una medida efectiva para reducir el riesgo y la siniestralidad de los conductores noveles es la creación del licenciamiento de conducción gradual para estos conductores que se encuentran en una etapa de aprendizaje en las vías. El Licenciamiento de Conducción Gradual (GDL por sus siglas en inglés) consiste en aplicar restricciones a los conductores noveles temporalmente para afianzar sus conocimientos e incrementar su experiencia sin arriesgar su integridad ni la de los demás actores viales.

Dice la investigación:

*Toda la literatura incluida en la revisión sistemática de “revisión de revisiones para evaluar el licenciamiento gradual” y de la revisión sistemática para “conductores jóvenes novatos” destaca el efecto positivo que tiene la implementación del licenciamiento GDL en la reducción número de siniestros viales. Se evidencia, principalmente, la efectividad del licenciamiento y del aprendizaje gradual, y de los diferentes componentes o restricciones que hacen parte de este sistema de licenciamiento GDL* (Universidad de Los Andes, 2021, página 37).

El Sistema de Licenciamiento Gradual es un sistema de licenciamiento diseñado bajo tres etapas de aprendizaje graduales. La primera etapa trata de un período de “conducción practica que permite al conductor joven novato conducir únicamente bajo la supervisión de un adulto que tenga una licencia de conducción vigente” (Universidad de Los Andes, 2021, página 42). En esta primera etapa se establecen algunos requisitos como un número mínimo de horas de conducción supervisadas, una franja horaria donde no se puede circular y una prohibición de manejar determinados vehículos dependiendo de su potencia.

En la segunda etapa de aprendizaje se permite que el conductor novato conduzca sin el acompañamiento de un mayor de edad con licencia plena, pero se limita su desplazamiento con ciertas restricciones “que garantizan que este conductor se exponga a situaciones de mayor riesgo (por ejemplo, restricciones de conducción nocturna, restricción de pasajeros jóvenes o restricciones de alcohol en la sangre [BAC cero]) de manera restringida” (Universidad de Los Andes, 2021, página 42).

Finalmente, la tercera etapa es cuando el conductor joven novato “ha completado cada una de las etapas de aprendizaje mencionadas (...) y ha adquirido a través de ellas las habilidades y destrezas necesarias para adquirir la licencia de conducción completa; sin restricciones, pero con responsabilidades (Hedlund et al., 2006; Williams, 2017 en Universidad de Los Andes, 2021, página 42).

Según la literatura revisada, se pueden encontrar 10 componentes del GDL. Dependiendo del número de componentes que integre el sistema, mayores son las probabilidades de que este genere un efecto positivo en la reducción de siniestros viales (Universidad de Los Andes, 2021, página 87). Los componentes son: 1) edad mínima de aprendizaje, 2) horas mínimas de conducción supervisada, 3) período mínimo de aprendizaje, 4) restricción de conducción nocturna, 5) restricción de número de pasajeros jóvenes, 6) niveles mínimos de alcohol en la sangre/aliento (BAC cero), 7) restricción de uso de dispositivos móviles, 8) requisitos de educación vial teórica y práctica, 9) sanciones y restricciones relacionadas con los componentes del GDL y 10) uso de placa o insignia de aprendiz (Universidad de Los Andes, 2021, página 89).

En cuanto a los casos de éxito, los resultados positivos del sistema han sido comprobados ampliamente por la literatura especializada. En Nueva Zelanda, Estado donde se creó el GDL, la medida tuvo efectos positivos reduciendo los siniestros en un 26% en la población de conductores jóvenes novatos (Hartling et al. 2009, p. 3 en Universidad de Los Andes, 2021, página 46). En Australia, la implementación del sistema redujo en un 25% los siniestros entre los conductores de 16 a 19 años ((Senserrick & Williams, 2015, p. 13 en Universidad de Los Andes, 2021, página 47). En Alemania, la reducción fue del 20% en los conductores jóvenes novatos (ERSO, 2015, pp. 35-36 en Universidad de Los Andes, 2021, página 47). En los Estados Unidos la implementación del GDL tuvo una disminución entre el 20% y el 40% entre la población de conductores jóvenes novatos (Bates et al., 2014, p. 432 en Universidad de Los Andes, 2021, página 90).

**c. Un objetivo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 es modificar el esquema de licenciamiento**

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (en adelante PNSV 2022-2031) está compuesto de ocho áreas de acción. Cada área está compuesta por un diagnóstico, un objetivo general, diferentes objetivos específicos y unas acciones relacionadas con cada uno de esos objetivos.

En la tercera área denominada “*Comportamiento seguro en los actores viales*”, uno de los objetivos específicos es “Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción” (ANSV, 2022, página 92). La descripción de este objetivo deja más que

claro que uno de los resultados del PNSV 2022-2031 es modificar el esquema de licenciamiento en Colombia con base en estudios detallados, tal y como se propone en este proyecto de ley. Dice la descripción general del objetivo específico:

*Descripción general: análisis de la viabilidad y de los impactos de incorporar nuevos instrumentos o esquemas de licenciamiento en el sistema de licencias de conducir del país, a partir de experiencias internacionales y de conformidad con en el contexto nacional. En virtud de los análisis realizados, y de encontrarse necesario y viable, se estructurará la alternativa de actuación identificada (ANSV, 2022, página 93).*

Acorde a este objetivo específico, uno de los indicadores de resultado intermedio del área de *Comportamiento seguro* es implementar en un 100% las “licencias nuevas de conducción que cumplen con el nuevo esquema de licenciamiento” (ANSV, página 198, 2022).

Que el PNSV 2022-2031 contemple que uno de sus objetivos específicos sea modificar el esquema de licenciamiento con base en estudios que tengan en cuenta las experiencias internacionales y el contexto del país (estudio que ya se hizo y que sugirió transitar a un esquema de licenciamiento gradual), y que uno de los indicadores sea implementar dicho esquema, pone de presente la pertinencia y la necesidad de aprobar este proyecto de ley.

**d. Propuesta**

Siguiendo entonces las recomendaciones hechas por la literatura especializada, en el presente proyecto de ley se implementa el Sistema de Licenciamiento Gradual (en adelante SLG) para conductores noveles en el ordenamiento jurídico colombiano. El SLG está compuesto principalmente de dos elementos: el primero son los requisitos para adquirir la licencia de conducción incluido en el artículo 19 de la Ley 769 del 2002. En esta modificación se introduce la licencia de aprendizaje y la licencia plena, estableciendo los diferentes requisitos para obtener cada tipo de licencia por cada tipo de vehículo (de dos y tres ruedas, de cuatro ruedas y de servicio público).

En este punto es importante mencionar que no se introdujeron los tres niveles de aprendizaje a los que se refiere la literatura con la finalidad de reducir los costos de los exámenes teóricos y prácticos que hay que realizar para obtener cada tipo de licencia.

**Tabla número 5. Requisitos para obtener la licencia de aprendizaje y licencia plena según el tipo de vehículo**

Requisitos		
	Vehículos 2, 3 y 4 ruedas	Vehículos de servicio público
Licencia de aprendizaje	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saber leer y escribir</li> <li>- Edad mínima de 16 años</li> <li>- Aprobar exámenes teóricos y prácticos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saber leer y escribir</li> <li>- Edad mínima de 18 años</li> <li>- Aprobar exámenes teóricos y prácticos</li> </ul>
Licencia plena	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haber durado 24 meses con la licencia de aprendizaje</li> <li>- Edad mínima de 18 años</li> <li>- Aprobar los exámenes teóricos y prácticos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haber durado 24 meses con la licencia de aprendizaje</li> <li>- Edad mínima de 20 años</li> <li>- Aprobar los exámenes teóricos y prácticos</li> </ul>

El segundo elemento es la introducción de un artículo que se refiere a las restricciones de cada tipo de licencia. Estas restricciones van de la mano de los componentes del GDL mencionados en párrafos anteriores. Es importante anotar que se incluyeron la mayoría de las restricciones no consagradas en la legislación colombiana, ya que los límites de alcohol en la sangre, el no uso de dispositivos móviles y los requisitos de educación vial teórica y práctica ya están contemplados en el ordenamiento jurídico.

**Tabla número 6. Restricciones por tipo de licencia y por tipo de vehículos**

	Restricciones		
	Vehículos 2 y 3 ruedas	Vehículos de 4 ruedas	Vehículos de servicio público
Licencia de aprendizaje	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No pueden conducir con pasajeros.</li> <li>- No pueden conducir en vías intraurbanas.</li> <li>- Velocidad máxima de 50 km/h.</li> <li>- Entre las 5:00 am y 8:00 pm.</li> <li>- Menor o igual a 150 cc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deben conducir:</li> <li>- Con un acompañante &gt;18 años con licencia de conducción plena.</li> <li>- Entre las 5:00 am y 8:00 pm.</li> <li>- Solo en perímetros urbanos.</li> </ul>	Sin restricciones
Licencia plena	Sin restricciones	Sin restricciones	Sin restricciones

## 2.4 Sobre las infracciones para proteger a los menores de edad

Finalmente, el proyecto de ley contempla la inclusión de 3 infracciones en el Código de Tránsito con el propósito de proteger a los menores de edad que fallecen conduciendo o siendo transportados en un vehículo.

Estas infracciones fueron construidas con base en un estudio hecho por la organización Ciudad Humana, investigación que tenía como objetivo “explorar en profundidad las diversas características del transporte de menores de edad en moto en varias ciudades colombianas” (página 4). Dentro de los diferentes hallazgos, los investigadores encontraron dos hallazgos importantes.

El primero es que “a pesar de que la mayoría de los padres asume que el transporte de niños menores de diez años está prohibido por el código nacional de tránsito, siguen realizando la práctica” (Ciudad Humana, 2024, página 70). Este hallazgo va de la mano de un mínimo control por parte de las autoridades de tránsito frente a este fenómeno, tal y como lo pudieron constatar los investigadores, pues los municipios le apuestan a reducir los siniestros “a través de (1) operativos para controlar el uso de casco, el sobrecupo y los piques, y (2) escuelas para motociclistas”. (Ciudad Humana, 2024, página 71).

Producto de este hallazgo es que se propone establecer una multa a todas las personas que conduzcan con un menor de edad en un vehículo de dos ruedas, delegando en el Ministerio del Transporte el establecimiento de los parámetros específicos teniendo en cuenta las variables técnicas de edad o talla, elementos de protección, tipo de licencia, cilindraje, velocidad e identificación del acompañante en el vehículo motor de dos y tres ruedas.

El segundo hallazgo tiene que ver con que hay un aumento significativo de niños, niñas y adolescentes manejando a temprana edad. Dicen los autores: “existe una iniciación temprana al aprendizaje

de la conducción de la moto, las muertes de los adolescentes entre 10 y 15 años están relacionada en su gran mayoría con esta problemática”. (Ciudad Humana, 2024, página 71).

Con base en este hallazgo es que se propone responsabilizar a los padres frente a la conducción de sus hijos menores de 16 años, pues la intención es que los padres y las autoridades de tránsito ejerzan control sobre estos jóvenes.

## 2.5 Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023). *Reincidencia en siniestralidad vial: análisis de factores asociados con la probabilidad de que un conductor reincida en siniestros viales*. Bogotá.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). Obtenido de <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

Boletín número 3376-15, disponible en: [http://sil.senado.cl/cgi-bin/index\\_eleg.pl?3376](http://sil.senado.cl/cgi-bin/index_eleg.pl?3376)

Ciudad Humana. (2024). *Investigación cualitativa sobre el transporte de niños, niñas y adolescentes en moto en municipios priorizados*. Bogotá.

ITF (2023). *Road Safety Annual Report 2023*. OECD Publishing, París.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Documento técnico de soporte*. Bogotá.

Organización Mundial de la Salud (2008). *Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales*. Ginebra, Sociedad Global de Seguridad Vial (GRSF por sus siglas en inglés), 2008.

Registro Único Nacional de Tránsito. (2023). *Balance de cifras RUNT 2022*. Bogotá, Colombia.

Universidad de Los Andes. (2021). *Capítulo 6. Análisis de datos*. En Estudio epidemiológico sobre niveles de idoneidad de conductores. Bogotá.

Universidad de Los Andes. (2021). *Estudio epidemiológico sobre niveles de idoneidad de conductores*. Bogotá.

## 3. Mesa técnica con la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Con la intención de llegar a diferentes acuerdos que permitieran lograr la viabilidad técnica del proyecto de ley, los asesores legislativos del Representante Daniel Carvalho y los expertos que colaboraron en la construcción de este proyecto, nos sentamos con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en cabeza de la directora Maríantonía Tabares, para discutir diferentes asuntos del articulado.

Luego de diversas reuniones, se pudo llegar a acuerdos sobre el sistema de sanción por puntos, la conducción de niños en motocicletas como frente a la responsabilidad de los padres frente a la conducción de menores de 16 años.

Estos acuerdos demuestran la viabilidad técnica y política de este proyecto como también la necesidad de avanzar en su aprobación.

#### 4. Consideraciones jurídicas - juicio intermedio de constitucionalidad

La Corte Constitucional ha sido clara en que el legislador tiene un amplio poder de configuración en el diseño del régimen sancionatorio y procesal en materia de tránsito (Sentencia C-633 de 2014). La razón de este amplio poder legislativo se debe a:

“La naturaleza del tránsito terrestre, su carácter imperativo para garantizar el derecho a la movilidad y circulación de las personas y ciudadanos, el carácter de interés público que entraña y la prevalencia de este interés sobre el privado” (Sentencia C-089 de 2011).

Lo anterior ha generado que el control constitucional ejercido por la Corte sobre las leyes que regulan el tránsito no sea tan riguroso con el objetivo de no vulnerar ese amplio poder legislativo:

(...) la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que “el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador (...)”[14]; o como también tuvo la oportunidad de indicarlo “[e]l control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil (...) a fin de no vulnerar (...) las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso.”[15] (Sentencia C-633 de 2014).

Sin embargo, esa amplia potestad sancionatoria evidentemente tiene límites claros como los principios, derechos fundamentales y valores esenciales del Estado Social de Derecho:

“(...). En materia de procedimientos y procesos administrativos para la imposición de sanciones de tránsito por infracciones, ha insistido igualmente la jurisprudencia constitucional, que tal regulación debe enmarcarse dentro de los principios, derechos fundamentales y valores esenciales del Estado constitucional de Derecho, y que cualquier procedimiento o proceso administrativo de tránsito debe ajustarse a las exigencias del debido proceso contenido en el artículo 29 Superior. De esta manera, la regulación que realice el Legislador de los diversos procedimientos y procesos administrativos se debe ajustar a las garantías sustanciales y formales que exige el derecho fundamental al debido proceso (...)” (Sentencia C-089 de 2011).

En ese examen constitucional, la Corte ha concluido que se debe emplear el **juicio intermedio** para juzgar las normas relativas al régimen procedimental y sancionatorio en materia de tránsito.

“Acerca del nivel de intensidad del juicio de constitucionalidad respecto de sanciones por infracciones de las normas de tránsito, la Corte ha establecido que el juicio que procede en estos casos es un juicio intermedio de constitucionalidad,

el cual resulta de tener en cuenta, de un lado, el carácter de las normas que imponen sanciones a las infracciones de tránsito y la afectación de derechos constitucionales de las personas, frente a lo cual se impone un juicio estricto de constitucionalidad; y de otro lado, el que se trata de normas de tránsito respecto de las cuales le asiste una amplia libertad de configuración al Legislador en esta materia, lo cual impone un juicio leve” (Sentencia C-089 de 2011).

Por lo anterior, y considerando que la presente iniciativa legislativa es un proyecto de ley de carácter sancionatorio en materia de tránsito, se procede a realizar el juicio intermedio. Este juicio implica determinar i) que la norma sea razonable si propende por finés importantes constitucionalmente, ii) mediante medios que no estén prohibidos y que iii) sean conducentes para llegar a los finés propuestos (Sentencia C-885 de 2010).

Primero, la finalidad de este proyecto de ley es importante constitucionalmente en la medida en que pretende salvaguardar y disminuir las muertes de personas en siniestros viales en Colombia. Este fin va en armonía con diferentes artículos nucleares de la Constitución, como la protección de la vida (preámbulo, artículo 2° y 11), la dignidad humana (artículo 1), la integridad territorial y la vigencia de un orden justo (artículo 2°) o el derecho a la locomoción (artículo 24). La protección de las personas en las vías por parte del Estado colombiano ha sido resaltado por la misma Corte:

(...) la jurisprudencia de esta Corte ha recabado en múltiple jurisprudencia, que la promoción de la seguridad y la protección de las personas y usuarios, así como la seguridad vial en su conjunto, constituyen principios rectores de la regulación del tránsito terrestre y un fin constitucionalmente válido y relevante, de conformidad con el artículo 2° Superior[28] por cuanto, “(...) si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectado (...)” (Sentencia C-089 de 2011).

Segundo, en el proyecto de ley no se proponen medidas prohibidas. Ninguna de las disposiciones contempladas en este proyecto vulnera derechos fundamentales como la libertad o el debido proceso o restringe desproporcionadamente normas que consagran derechos.

Por ejemplo, el procedimiento establecido para imponer la sanción por puntos es el establecido en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, artículo que ha sido revisado y declarado exequible por la Corte en diferentes Sentencias de control de constitucionalidad (véase las Sentencias C-980 del 2010 o la C-530 del 2003). La Corte también ha considerado proporcional que una misma conducta sea sancionada de dos formas diferentes, como afirmó el alto tribunal en la Sentencia C-018 de 2004 en donde autorizó imponer dos tipos de sanciones

frente a determinadas infracciones de tránsito, como en el caso de la multa y la inmovilización. De esta manera, no se encuentra desproporcionado que por la comisión de una infracción se sancione simultáneamente con multa y con la disminución de puntos.

Finalmente, los medios propuestos (los sistemas de sanción por puntos y de licenciamiento gradual) son conducentes para lograr el fin (reducción de los siniestros viales) tal y como se describió en las citadas investigaciones. La literatura internacional ha demostrado que ambos sistemas han logrado disminuir los muertos por siniestros viales sustancialmente.

### 5. Normatividad relacionada

En el nivel constitucional, se encuentran las siguientes normas relacionadas con el presente proyecto de ley:

- El preámbulo de la Constitución Política en donde el pueblo de Colombia pretende asegurar a sus integrantes, entre otras cosas, la vida, la justicia, la libertad y la paz.
- El artículo 1° de la Constitución Política, en donde se habla de que el Estado colombiano está fundado en el respeto de la dignidad humana.
- El artículo 2° de la Constitución Política, en donde se habla de que son fines esenciales del Estado, entre otros, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
- El artículo 11 de la Constitución Política, en donde se habla de que el derecho a la vida es inviolable.
- El artículo 24 de la Constitución Política, en donde se habla de que todo colombiano, con las limitaciones establecidas en la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.
- El artículo 44 de la Constitución Política, en donde se habla de los derechos fundamentales de los niños, entre ellos la vida, la integridad física y la salud de estos.
- El artículo 45 de la Constitución Política, en donde se habla de los derechos a la protección y a la formación integral del adolescente.

En el nivel legal se encuentran principalmente las siguientes leyes:

- Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 1383 de 2010 “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 1696 de 2013 “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”.
- Ley 1843 de 2017 “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas

automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones”.

- Ley 2251 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban”.

En el nivel reglamentario se encuentran principalmente los siguientes actos administrativos:

- Resolución número 1500 de 2005 “Por la cual se reglamentan las categorías de la licencia de conducción, de acuerdo con el artículo 20 de la Ley 769 de 2002”.
- Resolución número 3245 de 2009 “Por la cual se establecen los requisitos para la habilitación de los centros de enseñanza automovilística”.
- Resolución número 217 de 2014 “Por la cual se reglamenta la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos”.

### 6. Impacto fiscal

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, establece que en todo proyecto de ley que se ordene gastos debe existir en la exposición de motivos el respectivo análisis del impacto fiscal de la iniciativa.

Es importante mencionar que en la presente iniciativa no genera ningún costo fiscal a mediano o largo plazo, mención que se deja de presente en la exposición de motivos.

### 7. Declaración de conflictos de interés

De conformidad con el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, “*Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones*”, que establece que tanto el autor del proyecto y el ponente dentro de la exposición de motivos, deberán incluir un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, sirviendo de guía para que los otros Congresistas tomen una decisión en torno, si se encuentran incursos en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

En ese orden de ideas, el presente proyecto de ley, por ser de carácter general, no configura un beneficio particular, actual y directo para ningún Congresista, teniendo en cuenta que la propuesta pretende crear un marco regulatorio general y abstracto para toda persona dentro del territorio colombiano que sea titular de una licencia de conducción, con la finalidad de que los siniestros viales mortales y no mortales sean reducidos.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado que, en la Sala Plena Contenciosa

Administrativa del honorable mediante Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

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

En el mismo sentido, es pertinente señalar lo que la Ley 5ª de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019:

*“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.*

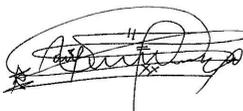
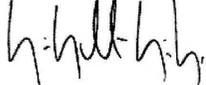
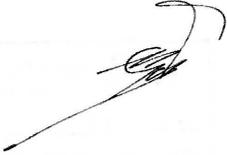
b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión.*

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.”*

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

Atentamente,

 DANIEL CARVALHO MEJÍA Representante a la Cámara por Antioquia	 LUIS CARLOS OCHOA TOBON Representante a la Cámara por Antioquia
---	---

 JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES Representante a la Cámara por Boyacá	 Juan Sebastián Gómez Gonzales Representante a la Cámara por Caldas Nuevo Liberalismo
 ALEJANDRO GARCÍA RÍOS Representante a la Cámara por Risaralda Partido Alianza Verde	 HERNANDO GONZÁLEZ Representante a la Cámara Valle del Cauca
 ANGÉLICA LOZANO CORREA Senadora Partido Alianza Verde	 DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS Representante a la Cámara
 CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO Representante a la Cámara - Santander Partido Alianza Verde	

CAMARA DE REPRESENTANTES  
 SECRETARÍA GENERAL

El día 24 de Julio del año 2024  
 Ha sido presentado en este despacho el  
 Proyecto de Ley  Acto Legislativo  
 No. 058 Con su correspondiente  
 Expositivo de Motivos suscrito Por:

SECRETARIO GENERAL

\*\*\*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 059 DE 2024  
 CÁMARA**

*por medio del cual se reconoce al Río Sumapaz, su cuenca y afluentes como sujeto de derechos, se establecen medidas para su protección y conservación y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 24 de julio de 2024

Doctor

Jaime Luis Lacouture Peñalosa

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

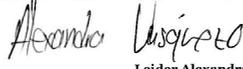
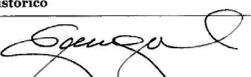
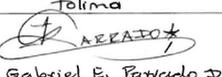
Ciudad

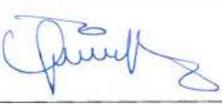
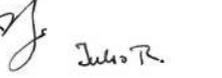
**Referencia: Radicación proyecto de ley**

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración de la honorable Cámara

de Representantes el siguiente proyecto de ley, *por medio del cual se reconoce al Río Sumapaz, su cuenca y afluentes como sujeto de derechos, se establecen medidas para su protección y conservación y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

 Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara por Cundinamarca Pacto Histórico	
 Martha Lisbeth Alfonso J. Tolima	 Gerardo Jepsen Con
 * Gabriel E. Parvicio D. Rep. Cámara - Meta	 Wilmer Castellanos H.P. Verde

 Julio R.	
	
	

PROYECTO DE LEY NÚMERO 059 DE 2024  
CÁMARA

*por medio del cual se reconoce al Río Sumapaz, su cuenca y afluentes como sujeto de derechos, se establecen medidas para su protección y conservación y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de la República**

**Decreta:**

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto reconocer al río Sumapaz, su cuenca y sus afluentes, como un sujeto de derechos, con el fin de garantizar su protección, conservación, mantenimiento y restauración a cargo del Estado, las comunidades étnicas y los campesinos que habitan en la zona de influencia.

**Artículo 2º. Reconocimiento.** Reconózcase al río Sumapaz, su cuenca y afluentes como entidad sujeta de derechos para su protección, conservación, mantenimiento y restauración a cargo del Estado, las comunidades étnicas y campesinas que habitan en la zona de influencia.

**Artículo 3º. Representantes legales.** El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en conjunto con la comunidades étnicas y campesinas que habitan la zona de influencia del Río Sumapaz, elegirán tres (3) representantes legales, quienes se encargarán de ejercer la tutela, cuidado y garantía de los derechos reconocidos en la presente ley.

**Parágrafo 1º.** Los representantes a que hace referencia el presente artículo serán elegidos dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en

vigencia de la presente ley, por un período de cuatro (4) años, y podrán ser reelegidos por una única vez por un (1) período igual a la inicial.

**Parágrafo 2º.** El Representante Legal del Gobierno nacional será designado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

**Parágrafo 3º.** El procedimiento de elección de los Representantes Legales de las comunidades étnicas y campesinas que habitan en la zona del Río Sumapaz, se realizará según el reglamento que expida y socialice el Gobierno nacional, dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición de la presente ley, con las comunidades étnicas y campesinas que habitan la zona de influencia del río Sumapaz.

**Artículo 4º. Comisión de guardianes del río Sumapaz.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y los Representantes Legales del río Sumapaz, dentro de los dos (2) meses siguientes a su elección y designación, crearán la Comisión de Guardianes del río Sumapaz, la cual estará conformada obligatoriamente por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Tolima (Cortolima), como máximas autoridades ambientales de los departamentos, delegados de las gobernaciones de Cundinamarca y Tolima, entidades públicas y privadas, universidades, centros académicos y de investigación en recursos naturales y organizaciones ambientales, comunitarias y de la sociedad civil que deseen vincularse al proyecto y cooperar de forma activa en la Comisión, con voz y voto dentro de la misma.

La Comisión elaborará y presentará un informe semestral a la comunidad en general y a las comisiones quintas del Congreso de la República sobre las actividades y labores realizadas, así como sobre los mecanismos de corrección y actualización necesarios para implementar el Plan de Protección elaborado.

**Parágrafo 1º.** Los Representantes Legales del río Sumapaz, con el asesoramiento del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, CAR y Cortolima, definirán el reglamento para la conformación, toma de decisiones y funciones de la Comisión de Guardianes en un plazo no mayor a los dos (2) meses siguientes a su designación como Representantes Legales. La toma de decisiones se deberá realizar de manera democrática y participativa.

**Parágrafo 2º.** La Comisión de Guardianes del río Sumapaz deberá estar presidida por los Representantes legales del mismo.

**Artículo 5º. Plan de protección.** La Comisión de Guardianes del río Sumapaz, conformada por los Representantes Legales y el equipo designado por el Ministerio de Ambiente de Desarrollo Sostenible, elaborará un Plan de Protección del Río Sumapaz, su cuenca y afluentes, que incluirá medidas para la descontaminación, conservación y protección de las aguas y los territorios ribereños, la recuperación de los ecosistemas, la reforestación de zonas afectadas,

así como la prevención de daños adicionales en la región y realizará su seguimiento y evaluación. Este Plan debe contener medidas de corto, mediano y largo plazo.

El Plan de Protección se elaborará en un plazo máximo de doce (12) meses, a partir de la conformación de la Comisión de Guardianes del artículo anterior, en concordancia con el Plan de Ordenamiento y Manejo de Cuencas Hidrográficas (Pomca) del río Sumapaz, y contará con la participación de las comunidades étnicas y campesinas que habitan en la zona de influencia del río Sumapaz, su cuenca y sus afluentes.

La Comisión de Guardianes del Río Sumapaz deberá revisar el Plan de Protección mínimo cada tres (3) años.

**Parágrafo 1º.** El Plan de Protección será aprobado por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Tolima (Cortolima), y deberá contar con indicadores claros para medir su eficacia, teniendo una vigencia de diez (10) años.

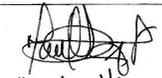
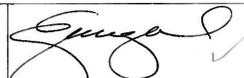
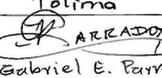
**Artículo 6º. Acompañamiento permanente.** La Procuraduría General de la Nación y la Defensoría del Pueblo, en el marco de sus competencias legales y constitucionales, realizarán un proceso de acompañamiento y seguimiento permanente al cumplimiento y ejecución de la presente ley, en concordancia con lo establecido en el Plan de Protección a corto, mediano y largo plazo. Estas entidades rendirán un informe anual al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, CAR, Cortolima, a la Comisión de Guardianes del río Sumapaz y a la comunidad en general, detallando las actividades de seguimiento, control y los hallazgos realizados.

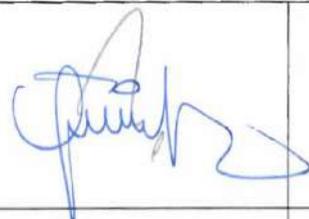
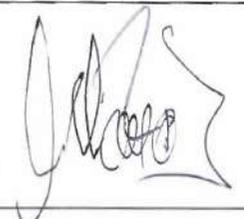
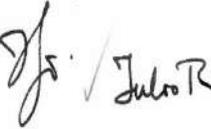
**Artículo 7º. Asignaciones presupuestales.** Se autoriza al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, a los departamentos de Cundinamarca y Tolima; a CAR y a Cortolima, a incluir en sus presupuestos las apropiaciones correspondientes para cumplir cabalmente con el objeto de la presente ley.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, podrá destinar recursos del fondo para la vida y la biodiversidad para la protección del río Sumapaz. Lo anterior, respetando el principio de sostenibilidad fiscal y guardando relación con el marco fiscal de mediano plazo.

**Artículo 8º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

 ✓ Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara por Cundinamarca Pacto Histórico	
 ✓ Martha L. Alfonso J Tolima	 ✓ Gerardo Yepes Caro
 ✓ * Gabriel E. Parrado D. Rep. Cámara - Meta	 ✓ Wilmer Castellanos H. Pardo

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**1. Objeto de la Ley**

El presente proyecto de ley tiene por objeto reconocer al Río Sumapaz, su cuenca y sus afluentes, como una entidad sujeta de derechos, con el fin de garantizar su protección, conservación, mantenimiento y restauración a cargo del Estado, las comunidades étnicas y los campesinos que habitan en la zona de influencia.

**2. Justificación**

**2.1. Antecedentes legislativos**

El Proyecto de Ley número 389 de 2024 Cámara se radicó el día 5 de mayo del presente año ante la Secretaria General de la Cámara de Representantes y fue iniciativa de los honorable Representante *Leider Alexandra Vásquez Ochoa*, honorable Representante *Martha Lisbeth Alfonso Jurado*, honorable Representante *Gloria Liliana Rodríguez Valencia*, honorable Representante *Gerardo Yepes Caro*, honorable Representante *Diego Fernando Caicedo Navas*, honorable Representante *Óscar Hernán Sánchez León*, honorable Representante *Julio Roberto Salazar Perdomo*, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 253 de 2024. Sin embargo, dicho proyecto no alcanzó a ser aprobado en primer debate de dicha Corporación pese a que se presentó ponencia positiva para primer debate publicado en la *Gaceta del Congreso* número 578 de 2024.

**2.2. Contexto geográfico y socioeconómico del Río Sumapaz**

El río Sumapaz es un importante afluente del río Magdalena en Colombia, ubicado en la región Andina, debe su nombre a su lugar de nacimiento, el páramo del Sumapaz, considerado el páramo más grande del mundo ubicado en la zona rural de Bogotá, capital de la República de Colombia. Su cuenca hidrográfica abarca zonas en los departamentos de Cundinamarca con un 68% y el Tolima con un 18% y el 14% en el corregimiento de San Juan de la zona rural de Bogotá, D. C. (CAR, 2021). La región es conocida por su biodiversidad y su importancia ambiental.

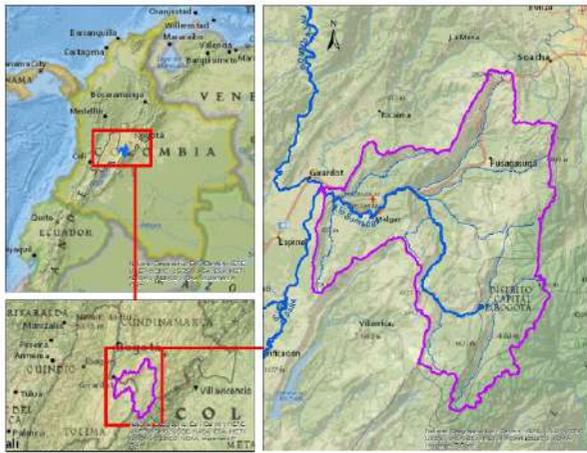


Figura 2-1 Ubicación geográfica de la cuenca hidrográfica del río Sumapaz, en el contexto Nacional y Departamental. Fuente: Presente estudio.

Tomado de: Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del río Sumapaz (Cod. 2119), localizada en los departamentos de Cundinamarca y Tolima. CAR – Cortolima.

El río Sumapaz guarda una longitud existente de 94 km, desde su nacimiento en el Páramo del Sumapaz hasta el punto más lejano de la cuenca. Este afluente posa sus aguas en diferentes municipios como lo son: Cabera, Venecia, Pandi, Icononzo, Nilo, Melgar y Ricaurte. Este río tiene una característica geográfica, la cual es, delimitar naturalmente los departamentos de Cundinamarca y Tolima. El recorrido del río incluye el punto más alto de la cuenca la Cuchilla Los Charcos en el Páramo de Sumapaz sobre los 4150 msnm en el nacimiento del río San Juan, afluente del río Sumapaz en su parte alta, hasta los 270 msnm en su desembocadura en el río Magdalena.

Parque Nacional Natural del Sumapaz administrado por la Unidad Administrativa Especial de Parques Nacionales Naturales, para un área total de la cuenca de 3104 km<sup>2</sup>, la cual riega el restante 18.4% en los municipios de Icononzo, Melgar, Carmen de Apicalá y Suárez en el departamento del Tolima en jurisdicción de Cortolima, antes de desembocar en el río Magdalena (CAR, 2024).

La cuenca del río Sumapaz limita al norte con la Cuenca del río Bogotá y Cuenca río Magdalena Vertiente Oriental, al sur con el departamento de Huila, en el oriente con el departamento del Meta, parte de la Cuenca del río Bogotá y la del río Blanco y finalmente en el occidente con el departamento de Tolima. Adicionalmente, esta cuenca comprende los municipios de Fusagasugá, Pasca, Silvania, Granada, Tibacuy, Arbeláez, Pandi, San Bernardo, Cabrera, Venecia, Granada, Nilo y parte de Ricaurte.

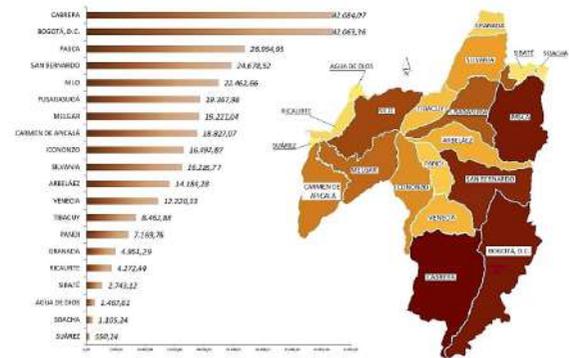


Figura 2-6 Área geográfica por municipio en la cuenca del río Sumapaz. Fuente: Presente estudio

Tomado de: Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del río Sumapaz (Cod. 2119), localizada en los departamentos de Cundinamarca y Tolima. CAR – Cortolima.

Su representación cartográfica, de acuerdo con su geología y topografía hace que los paisajes más recurrentes sean planicies aluviales o también llamadas llanuras de inundación, derivadas de la dinámica fluvial. El segundo paisaje que más se vislumbra es de origen denudativo como paisajes colinados, provocados precisamente por el desgaste de la superficie terrestre por los movimientos fluviales. Igualmente, se presentan zonas lluviosas y una alta susceptibilidad a deslizamientos. También se encuentran presentes en esta cuenca paisajes derivados de la erosión hídrica superficial causado principalmente por las precipitaciones. Por último, puede decirse también que, la cuenca presenta cuatro tipos de paisaje; el paisaje de montaña (85.6%), paisaje de lomerío (13.3%), paisaje de valle (0.9%) y el paisaje de piedemonte (0.03%).

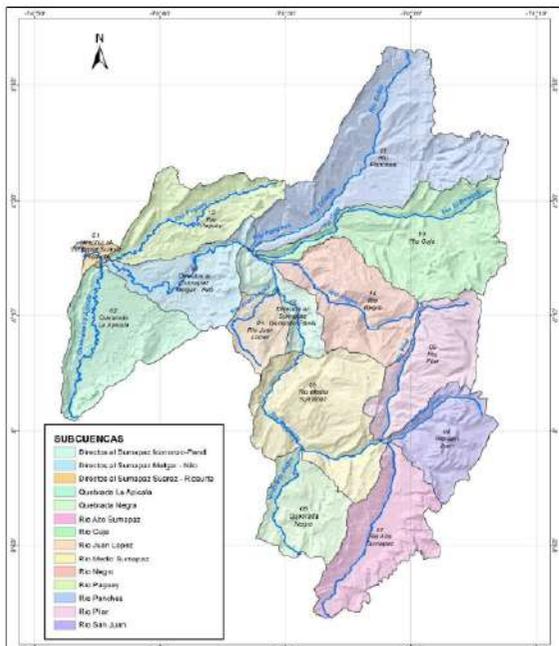


Figura 2-8 Localización de las unidades hidrográficas a nivel de subcuenca para la cuenca del Río Sumapaz. Fuente: Presente estudio.

Tomado de: Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del río Sumapaz (Cod. 2119), localizada en los departamentos de Cundinamarca y Tolima. CAR – Cortolima.

El área de la cuenca del río Sumapaz es de 2531.48 km<sup>2</sup>, correspondiente al 81.6% de la cuenca, de los cuales 913.6 km<sup>2</sup> corresponden al

La cuenca del río Sumapaz a su vez cuenta con una subcuenca del río Alto Sumapaz, esto debido a que, aquí el principal eje fluvial está constituido por el río Sumapaz y las quebradas Placitas, El Salitre, Hermosura, El Oso, El Trigo y Cuartos, todas estas últimas como sus afluentes. Del mismo modo, dicha subcuenca está ubicada en el área rural de Bogotá Distrito Capital y el municipio de Cabrera, limitando al norte con las subcuencas del río Pilar y San Juan (Bogotá Rural), al sur y oriente con el departamento

del Meta, y al occidente con las subcuencas quebrada Negra y Medio Sumapaz (Municipio de Cabrera) (CAR, 2024).

Referente a la población, en su mayoría es rural, la tasa de crecimiento muestra un crecimiento positivo, lo cual se atribuye al desarrollo que ha venido teniendo la zona por auge de cultivos frutales de tipo exportación. Por otra parte, en la tenencia de la tierra se observa un predominio de la tierra (76.7%), seguida del arrendamiento (23.3%) (CAR, 2024). En ese sentido, existe cierta homogeneidad en sus sistemas de producción, infiriendo así que la base de su economía proviene de la producción agropecuaria, con énfasis en los frutales de clima medio y frío moderado. Acompañados también por cultivos de papa y arveja debido a la altitud en relación con el nivel del mar.

Con respecto a la ubicación, la cuenca se encuentra en un lugar estratégico, principalmente sobre el eje vial entre Bogotá – Ibagué donde se ve influenciada por la conectividad entre estas dos ciudades, aunque ambas estén por fuera de la cuenca son de gran relevancia en cuanto aportan al desarrollo de la región. Así pues, también se encuentran centros subregionales como Soacha, Sibaté y Girardot que, siguiendo la misma lógica anterior, están por fuera de la cuenca, pero por su proximidad tienen incidencia en la misma. Cabe aclarar que, dentro de la cuenca solo se encuentra Fusagasugá como centro subregional, mientras que Melgar, Silvania, Carmen de Apicalá y Agua de Dios se clasifican como centros de relevo principal y el resto de las cabeceras municipales conforman centros de relevo secundario, a excepción de Cabrera que se define como centro local principal (CAR-Cortolima, 2024).

Con relación a la economía, factor esencial para medir el crecimiento y el desarrollo de una población específica, ya sea a nivel local, regional o nacional debido a que impacta de manera directa con el bienestar de la sociedad, el cual se refleja en una mejor calidad de la salud, educación, y atención a necesidades básicas insatisfechas, entre otras. En la cuenca del río Sumapaz la actividad económica no es muy diferente a la nacional, aquí se presenta una fuerte actividad agropecuaria (bienes primarios) a pesar de las limitaciones existentes en cuanto a comercialización y producción. Se resalta aquí, la agricultura, la actividad pecuaria, la silvicultura, la caza y la pesca. En especial, se destacan las actividades agrícolas con una oferta alimentaria abundante y el desarrollo pecuario en especial la ganadería y avicultura según Censo Nacional Agropecuario de Colombia (2014) (CAR, 2024).

En cuanto a los cultivos permanentes, de acuerdo con información oficial para el año 2015, hubo una producción en la cuenca de 132.474 toneladas distribuidas en 25 tipos de cultivos como lo son: tomate de árbol, mora, fresa, café, cítricos, granadilla, banano, plátano, mango, gulupa, aguacate, guanábana, maracuyá, sábila, uchuva, lulo, curuba, caña panelera, pitahaya, cacao, caducifolios, guayaba, ruda, zapote y papaya. Donde se pueden

resaltar cultivos como el tomate de árbol, mora, granadilla y gulupa como los que más aportan a la producción del departamento, porcentualmente hablando. Del mismo modo, los municipios que sobresalen debido a su producción son: Arbeláez, Agua de Dios, Fusagasugá, Cabrera, Granada, San Bernardo e Icononzo.

Por otra parte, se encuentran los cultivos transitorios como los son: papa, maíz, zanahoria, tomate, habichuela, frijol, arveja, cebolla, pepino cohombro, hortalizas, yuca, curuba, arroz, pepino, sorgo, apio, brócoli, arracacha, acelga, ahuyama, patilla, guatila, calabacín.

Es necesario mencionar la actividad pecuaria que guarda relación con la cuenca del río Sumapaz, donde se evidencia que la especie más representativa es de bovinos (55%), seguido de los porcinos (42%), los ovinos y equinos (3%) y finalmente los caprinos (1%) según los datos del Censo Nacional Agropecuario (CAR, 2024). Aquí, cabe resaltar el papel de la avicultura, la cual juega un papel muy importante en la región dado su nivel de producción, productividad, en la generación de empleo, la tecnificación ubica a la región como un referente nacional de primer lugar.

En la cuenca del río Sumapaz también hay espacio para el sector secundario de la economía, las cuales tienen que ver con la transformación de las materias primas en productos que se pueden comercializar, muchas de estas son conocidas como actividades agroindustriales.

## 2.2. Situación actual del río Sumapaz



El río Sumapaz, representa la principal fuente hídrica de la región, sin embargo, en varias oportunidades ha sido objeto de controversias por el posible desarrollo de proyectos minero energéticos en su área, tal como lo expone la revista semana:

(...). En la provincia de Sumapaz habitan más de 200.000 habitantes distribuidos en 10 municipios, estas personas dependen del páramo para su abastecimiento de agua, sin contar el gran porcentaje de la Bogotá rural que también depende de estas aguas. Aun así, proyectos de hidrocarburos, minería, hidroeléctricas, y agricultura intensiva son amenazas que se ciernen sobre el páramo; mientras comunidades, administraciones y empresas privadas se disputan este importante ecosistema.

La provincia es además parte del complejo corredor que conecta los páramos Cruz Verde y Sumapaz, en un entorno con condiciones ambientales extremas, suelos ácidos y oscilaciones de temperatura muy fuertes, que alojan gran diversidad de especies

entre las cuales están, por ejemplo, venados cola blanca y frailejones que hacen de esta región un santuario de fauna y flora único.

Los proyectos petroleros mencionados son noticia desde hace varios meses, pues de realizarse tendrían impacto sobre varios de los municipios entre los que se encuentran Arbeláez, Fusagasugá, Pandi y San Bernardo. Sin embargo, los hidrocarburos no son los únicos proyectos extractivos que rondan el páramo. Desde 2015 en la Caracterización Socioeconómica y Cultural del Complejo de Páramos Cruz Verde-Sumapaz, el Instituto Humboldt y la Universidad Externado de Colombia ya advertían sobre la explotación minera en Choachí y de varios bloques petroleros que estaban disponibles para concesión en cercanías al páramo e incluso en el área del Parque Nacional Natural Sumapaz.

En esa misma línea, hace algunos años fue noticia la intención que tuvo Emgesa de construir ocho microcentrales eléctricas en los municipios de Pandi, Venecia y Cabrera a lo largo de 50 kilómetros del río Sumapaz. (...).<sup>12</sup>

A pesar, que para el año 2017 por parte del municipio de Cabrera - Cundinamarca, se adelantó la consulta popular el 27 de febrero de ese mismo año, con el objetivo que la ciudadanía indicara a través del voto popular y bajo el principio de la autonomía del territorio, si estaban de acuerdo o no que en el territorio se adelantarán proyectos hidroeléctricos y mineros que transformen o afecten el uso del suelo, el agua o la vocación agrícola del municipio, como lo indica el diario digital “*El Tiempo*”:

(...). Este consistía en crear ocho minicentrales sobre 50 kilómetros del río Sumapaz, aproximadamente, aprovechando las condiciones geográficas por donde pasa este afluente, que es montañoso y presenta altas pendientes por las que cae el agua. Pese a que la empresa desarrolló asambleas informativas y en el municipio se adelantaron cabildos abiertos para discutir el tema, la comunidad siempre se opuso a este proyecto. (...).<sup>13</sup>

La Corte Constitucional mediante la Sentencia SU-095 de 2018, decidió conceder el amparo solicitado por Mansarovar Energy y, por lo tanto, dejó sin efectos la providencia del Tribunal Administrativo del Meta.

Aunado a lo anterior, en febrero de 2019, la Corte Constitucional declaró inexecutable el artículo 33 de la Ley 136, que ordenaba realizar consultas populares para los casos de proyectos extractivos. Como consecuencia de estos antecedentes y la posición adoptada por la Corte Constitucional y el Consejo de Estado, se puede decir que prácticamente este debate fue cerrado, porque el uso de la consulta popular ha quedado prácticamente inviable.

<sup>12</sup> <https://www.semana.com/opinion/articulo/sumapaz-la-provincia-frente-a-proyectos-de-minero-energeticos-e-hidrocarburos/38356/>

<sup>13</sup> <https://www.eltiempo.com/bogota/consulta-popular-en-cabrera-cundinamarca-nego-proyectos-mineros-e-hidroelectricos-61902>

(...). Teniendo en cuenta la decisión de la Corte Constitucional de considerar la consulta popular como un mecanismo sin idoneidad para determinar el uso del suelo y del subsuelo, los autores buscaron determinar la eficacia de la consulta popular adelantada en el municipio de Cabrera el 27 de febrero de 2017, que negó la construcción del proyecto hidroeléctrico planeado en su territorio, como resultado del poder garantista del ente territorial y, que dejó previsto un choque de competencias entre el Estado y el territorio de ZRC, al aplicar los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, puesto que en la actualidad, no existe legislación al respecto y, por el contrario, evidencia una brecha ante la generación de posibles conflictos en los territorios, si no se logra un consenso entre el Estado y los municipios. (...).<sup>14</sup>

Expuesto lo anterior, y ante las decisiones adoptadas por el organismo judicial respectivo, se evidencia una necesidad sucinta de brindar especial protección legal a las principales ecosistemas y fuentes hídricas, que aún se mantienen indemnes ante la explotación y exploración, tal como se expresa:

(...). La defensa del agua y del territorio en la cuenca del río Sumapaz se manifiesta como una expresión de resiliencia comunitaria, en la medida en que evidencia la apropiación que tienen las comunidades del agua y de los conflictos socioambientales de su territorio; situación que logra empoderarlas como agentes de cambio. Por tanto, el objetivo central de este artículo es analizar los procesos de defensa del agua, acontecidos en la cuenca del río Sumapaz en el periodo comprendido entre los años 2012-2017, en relación con los proyectos de explotación petrolera y de generación de energía hidroeléctrica; desde la resiliencia comunitaria. (...).<sup>15</sup>



### 2.3. ODS

De conformidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible: **Objetivo 6 Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos**, en su numeral 6.3. De aquí a **2030**, mejorar la calidad del agua reduciendo la contaminación, eliminando el vertimiento y minimizando la emisión de productos químicos y materiales peligrosos, reduciendo a la mitad el porcentaje de aguas residuales sin tratar y aumentando considerablemente el reciclado y la reutilización sin riesgos a nivel mundial;

<sup>14</sup> <https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/7192>

<sup>15</sup> <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/perspectiva/articulo/view/8425>

El agua libre de impurezas y accesible para todos es parte esencial del mundo en que queremos vivir. Hay suficiente agua dulce en el planeta para lograr este sueño. La escasez de recursos hídricos, la mala calidad del agua y el saneamiento inadecuado influyen negativamente en la seguridad alimentaria, las opciones de medios de subsistencia y las oportunidades de educación para las familias pobres en todo el mundo. La sequía afecta a algunos de los países más pobres del mundo, recrudece el hambre y la desnutrición. Para 2050, al menos una de cada cuatro personas probablemente vivirá en un país afectado por escasez crónica y reiterada de agua dulce.

La participación de Colombia en el Panel de Alto Nivel sobre el Agua en Holanda, aseguró que “(...) para poder garantizar el acceso universal al agua potable, segura y asequible para todos en 2030, es necesario proteger y recuperar los ecosistemas relacionados con este recurso, tal como bosques, montañas, humedales y ríos. En este punto es importante recalcar que el trabajo del Gobierno nacional en pro de la calidad ambiental y la conservación del patrimonio natural del país ha puesto a Colombia en un lugar destacado entre la comunidad internacional, donde la meta de tener 1.5 millones de hectáreas de ecosistemas estratégicos (páramos, bosques altoandinos, bosques secos) para el 2030 es clave para el desarrollo del país y la construcción de paz. (...)”<sup>16</sup>

Teniendo en cuenta lo anterior, respecto a la implementación del manejo integral de los recursos hídricos, Colombia reporta un porcentaje de avance del 57% al año 2020 y su financiación alcanza el 42%. Existe también una falta de información que caracterice la dinámica hídrica e incluso en términos de calidad tiene un rezago en el cumplimiento de su correspondiente meta en el ODS 6.

### 3. Marco normativo

- Declaración Internacional de los Derechos de los Animales. 1978.
- Carta Mundial de la Naturaleza. 1982
- Carta de la Tierra. 2000.
- Declaración Universal de los Derechos del Madre Tierra. 2010.
- Resoluciones “Armonía con la Naturaleza” de la Asamblea General de la ONU número 64/1964 de 2009, número 65/1645 de 2010, número 66/204 de 2011 y número 70/208 de 2015.
- Recomendaciones del Informe del Secretario General de la ONU 2011: “Considerar la posibilidad de formular una declaración en que se reconozca el valor intrínseco de la naturaleza y de su capacidad regeneradora en el contexto de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible junio de 2012”.
- Tamaqua Borough. Ordenanza 612 del 19 de septiembre de 2006. Primera localidad en USA en reconocer como “personas” ecosistemas y comunidades naturales y otorgarles derechos

civiles. Se reconocen derechos de las comunidades naturales y ecosistemas al agua, existir, florecer y reproducirse esto incluye ríos, acuíferos, humedales, arroyos los cuales tienen derecho a fluir libremente y a estar libres de contaminación (ej. Blaine Township Ordinance 2006).

- Ordenanza Municipal de Spokane (2009). Otorga derechos específicos a los ríos como el de libre flujo y contar con calidad de sus aguas necesaria para la sobrevivencia de especies animales, vegetales y consumo humano; los acuíferos tienen derecho a la recarga sostenible, el flujo y la calidad de sus aguas.

- Ecosistema del río Colorado (2017). DeepGreenResistance vs. Estado de Colorado. Presentada ante el Tribunal Distrito Federal para el reconocimiento de la persona del río Colorado. Retirada por el demandante tras advertencia de sanciones de la Oficina del Fiscal General de Colorado. Se consideró un caso ilegal y frívolo.

- El reconocimiento de estos derechos se da inicialmente como un defensa de derechos civiles de las residentes de estas localidades que trasciende hacia el reconocimiento de derechos de la naturaleza, incluyendo los ríos, bajo el principio del autogobierno democrático.

- Ecuador. Tribunal Provincial de Justicia de Loja. Sentencia 30 de marzo de 2011. Acción constitucional de Protección 010-201. Río Vilcabamba. Obras civiles deben realizarse respetando los derechos de la naturaleza. Se reconocen los derechos del río por vía de un reconocimiento general de los derechos de la naturaleza.

- Te Urewera Oct (2014). Reconoce la necesidad de que esta área tenga reconocimiento legal por derecho propio con las responsabilidades de cuidado y conservación establecidas en la ley. Crea un Consejo especial, que entre otras funciones promueve y defiende sus intereses en cualquier proceso legal o instancia pública.

#### 3.1. Constitucionales

##### Normatividad colombiana ambiental

Para precisar los aspectos legales relacionados con la gestión ambiental en Colombia es necesario hacer una síntesis de la legislación ambiental, mencionando entidades encargadas de expedir licencias e imponer sanciones. También se deben identificar las actividades que se requieren para ejecutar los proyectos y determinar las consecuencias y efectos legales que originan.

La normatividad básica en materia ambiental tiene fundamento en la misma Constitución Nacional, en sus artículos 79 y 80 que se mencionan a continuación.

**Artículo 79.** *Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano.* La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarla. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

**Artículo 80.** El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para

<sup>16</sup> <https://www.apccolombia.gov.co/node/1172#:~:text=El%20ODS%20%236%20asegura%20que,%2C%20monta%C3%B1as%2C%20humedales%20y%20r%C3%ADos.>

garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. (...).

**Título VIII de la Ley 99 de 1993.** Crea y reglamenta la licencia ambiental, como mecanismo, por medio del cual, los entes ambientales podrán ejercer control preventivo, con respecto de las consecuencias que puedan tener los proyectos planteados frente a los recursos naturales. A continuación, se incluyen los principales artículos, cuyo contenido se relaciona con la presente investigación.

**Artículo 49.** De la obligatoriedad de la licencia ambiental (modificado por el artículo 49 Decreto número 266 de 2000). “Artículo 49. *Licencia ambiental.* Requerirán Licencia ambiental para su ejecución los proyectos, obras o actividades, que puedan generar deterioro grave al medio ambiente, a los recursos naturales renovables o al paisaje, de conformidad con el artículo siguiente”.

**Artículo 50.** *De la licencia ambiental.* Se entiende por Licencia Ambiental la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por el beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada.

**Título X de la Ley 99 de 1993.** Este título es muy útil para esta investigación porque su articulado le da relevancia a la voz de la población que podrá verse afectada con los proyectos que se aprueben y se ejecuten en el territorio nacional. En consecuencia, establece las formas como la comunidad puede participar. A continuación, los principales artículos que reglamentan el tema.

**Artículo 69.** *Del derecho a intervenir en los procedimientos administrativos ambientales.* Cualquier persona natural o jurídica, pública o privada, sin necesidad de demostrar interés jurídico alguno, podrá intervenir en las actuaciones administrativas iniciadas para la expedición, modificación o cancelación de permisos o licencias de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente o para la imposición o revocación de sanciones por el incumplimiento de las normas y regulaciones ambientales.

### 3.2. Desarrollo jurisprudencial y doctrinario de los ecosistemas como sujetos de derecho

Mediante Sentencia T-622 de 2016 la Corte Constitucional reconoció al río Atrato como sujeto de derechos con miras a garantizar su conservación y protección. Esta Sentencia tiene una connotación histórica ya que ordenó la construcción de diferentes planes de acción para resolver la crisis humanitaria, social y ambiental de ese ecosistema.

El fundamento de esta decisión reside en el principio constitucional de precaución y prevención en el derecho ambiental. Por un lado el principio de prevención “*busca que las acciones de los Estados se dirijan a evitar o minimizar los daños ambientales, como un objetivo apreciable en sí mismo, con independencia de las repercusiones que puedan ocasionarse en los territorios de otras naciones*” y por otro lado, el principio de precaución “*responde a la incertidumbre técnica y científica que muchas*

*veces se cierne sobre las cuestiones ambientales, por la inconmensurabilidad de algunos factores contaminantes, por la falta de sistemas adecuados de medición o por el desvanecimiento del daño en el tiempo*”.

A partir de la decisión de la Corte Constitucional en Colombia se dio apertura al reconocimiento de varios ecosistemas como sujetos de derecho superando una visión individual del humano como sujeto de derecho para ver a la naturaleza como una entidad que en sí misma tiene derechos desde una perspectiva ecocéntrica. De acuerdo a los fundamentos de la misma Sentencia T-622 de 2016 la premisa parte de que “*la tierra no pertenece al hombre y, por el contrario, asume que el hombre es quien pertenece a la tierra, como cualquier otra especie (...) la especie humana es solo un evento más dentro de una larga cadena evolutiva que ha perdurado por miles de millones de años y por tanto de ninguna manera es dueña de la biodiversidad ni de los recursos naturales*”.

En otras decisiones judiciales a partir del 2016 se declaró como sujetos de derechos a los Ríos Cauca, Magdalena, Quindío, Combeima, Cócora y Coello. Solo en el 2019 se ordenó la protección de cuatro de los seis ecosistemas mencionados. En el caso del río Cauca el Tribunal Superior de Medellín lo reconoció junto con su cuenca y afluentes como sujeto de derechos a la protección, conservación, mantenimiento y restauración a cargo de Empresas Públicas de Medellín (EPM) y el Estado, posteriormente el Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Oralidad de Medellín le ordenó la Presidencia de la República de Colombia, al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a la Procuraduría General de la Nación, a la Defensoría del Pueblo y a la Contraloría General informar las gestiones encaminadas al cumplimiento del fallo.

En octubre de 2019 el Juzgado 1 Penal de Conocimiento de Neiva declaró el río Magdalena como sujeto de derechos de protección ordenando tomar medidas de protección de intervención. Esta decisión obedece a una acción de tutela donde se señala el daño ambiental que produce el proyecto Hidroeléctrico El Quimbo en el río Magdalena con el vertimiento de aguas servidas. Debido a lo anterior, el juez constitucional sostuvo nuevamente la jurisprudencia que enfatiza en la naturaleza como un auténtico sujeto de derechos “*se da protección al medio ambiente como un derecho constitucional ligado a la vida, salud e integridad física y cultural; de igual forma como un deber exigiendo a la autoridad y particulares acciones protectoras*”.

Igual relevancia tiene la sentencia de octubre de 2019 del Tribunal Administrativo de Boyacá mediante la cual se reconoció al Páramo de Pisba como sujeto de derechos precisando que su protección y reconocimiento “*es axiológicamente superior en el contexto de los fines de nuestro Estado en el marco de las disposiciones del bloque de constitucionalidad, en tanto, tiene estrecha relación con la pervivencia de la naturaleza y de la humanidad como especie*”.

En este sentido es claro el desarrollo jurisprudencial en cuanto se ve a la naturaleza como una figura atributiva de derechos que se acentúa en escenarios donde corre peligro el derecho al

medio ambiente sano y el principio de protección ambiental. Este desarrollo judicial responde y se da con ocasión a nuevos parámetros constitucionales de interpretación en países como Ecuador o Bolivia donde se reconoce en sus constituciones que los intereses de los seres humanos no son los únicos que cuentan (2023, Mesa).

Ahora bien, desde la doctrina muchas de estas decisiones judiciales son consideradas como un avance, pero insuficientes para lograr una protección efectiva de los ecosistemas. Las sentencias “no se traducen en acciones concretas de protección tanto de los ecosistemas concernidos como de los habitantes de esos territorios” (Mesa, 2023, p 392) y es por ello que “cualquier disposición que pretenda otorgar personalidad a los sujetos no implica dejar por fuera la incorporación de responsabilidad, deberes y obligaciones que les corresponde a los seres humanos” (Mesa, 2023, página 394).

Otras decisiones relevantes sobre el reconocimiento de ecosistemas como sujetos de derecho son las siguientes:

- Sentencia del 20 de marzo de 2017. High Court Of Uttarakhand At Nainital Los Glaciares Gangotri y Yamunotri, ríos, arroyos, riachuelos, lagos, aire, prados, valles, selvas, bosques, humedales, praderas, manantiales y cascadas son personas jurídicas, personas morales, personas físicas que tienen el estatus de persona jurídica, con todos los derechos, deberes y responsabilidades correspondientes de una persona viva, a fin de preservarlos y conservarlos. También se les otorgan los derechos afines a los derechos fundamentales y derechos legales.

- Sentencia C-632/11 “...Conforme con ello, el ordenamiento jurídico, al constituir los medios de defensa y garantía de los derechos, ha previsto la reparación a favor de las personas que puedan resultar afectadas en sus patrimonios derechos (a través del resarcimiento propio las acciones civiles-individuales y colectivas-), la compensación o restauración para garantizar y asegurar los derechos de la naturaleza, concretamente, en relación con los derechos a mantener y regenerar sus ciclos vitales.. (...)”<sup>17</sup>

- De la misma forma, diferentes instancias judiciales han declarado que ciertos elementos de la naturaleza son sujetos de derecho: Río Atrato (Corte Constitucional, Sentencia T 622 de 2016); Oso Chucho (Corte Suprema de Justicia), Amazonas colombiano (Corte Suprema de Justicia, STC 4360 de 2018); Páramo de Pisba (Tribunal Administrativo de Boyacá); Ríos Combeima, Cocora y Coello (Tribunal Administrativo del Tolima); río Cauca (Tribunal Superior de Medellín); río Pance, (Juzgado tercero de ejecución de penas y medidas de seguridad); río Otún (Juzgado cuarto de ejecución de penas y medidas de seguridad); río La Plata (Juzgado Único Civil Municipal de la Plata - Huila); río Magdalena (Juzgado Primero Penal de Neiva).<sup>18</sup>

#### 4. Impacto fiscal

El artículo 7º, de la Ley 819, de 2003 “por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, determina que en la exposición de motivos y en las ponencias de los proyectos de ley se debe hacer explícito el costo fiscal que se genera por el gasto ordenado o por el otorgamiento de beneficios tributarios, que debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, al mismo tiempo que debe señalar la fuente de financiación de dicho costo.

Ahora bien, en cumplimiento a la disposición referida, en lo que respecta a esta iniciativa en específico, se deja de manifiesto que este proyecto de ley no ordena gasto público.

#### 5. Conflicto de intereses

Según lo establecido en el artículo 3º 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 1º de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

“**Artículo 1º.** 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 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.”

Atendiendo el anterior apartado legal, se considera que corresponderá a cada Congresista evaluar el contenido del presente proyecto de ley y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés.

#### 6. Conclusión

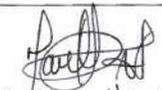
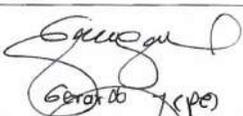
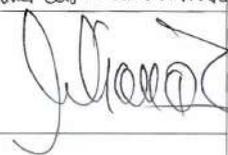
Teniendo en cuenta los argumentos expuestos en este documento ponemos a consideración del Congreso de la República el proyecto de ley, **por medio del cual se reconoce a la del Río Sumapaz, su cuenca y afluentes como sujeto de derechos,**

<sup>17</sup> chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://medioambiente.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/19/2018/12/Derechos-de-los-Rios-Javier-Molina-V.F.pdf

<sup>18</sup> https://www.redalyc.org/journal/2932/293271427007/html/

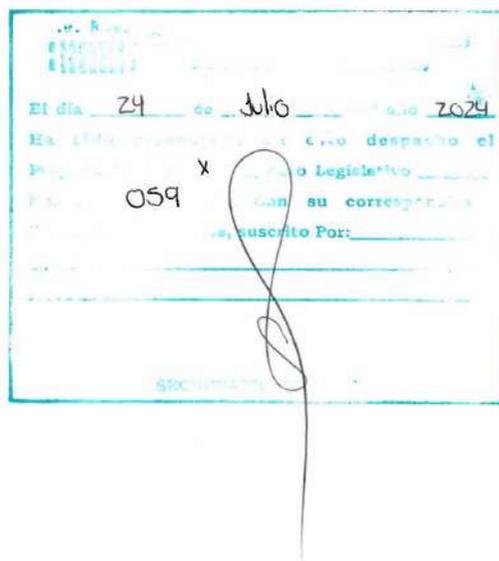
se establecen medidas para su protección y conservación y se dictan otras disposiciones - precisando la importancia de implementar una norma que atendiendo a las decisiones que a lo largo de la historia del país han marcado derroteros que van desde la consolidación de un Estado social de derecho hasta el reconocimiento de los derechos de la naturaleza.

De las y los honorables Congresistas,

 Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara por Cundinamarca Pacto Histórico	
 Martha L. Alfonso J.	 Gerardo Mesa
 * Gabriel E. Ferrero J. Rep. Meta - PH	 Wilmar Castellanos H. Verde
 Julio R.	 Juliana

biodiversidad.co/permisos/resource?r=idb0394\_phpasoperifiton\_20160504&v=1.1

GERARDO MESA. (2023). *Los derechos ambientales como marco del sentido para la justicia ambiental y el tránsito al Estado ambiental de Derecho*. En *Crisis ambiental, negación de derechos y estallido social* (Ed.), 385 412 (Bogotá). Universidad Nacional de Colombia



**CONTENIDO**

Gaceta número 1083 - viernes, 2 de agosto de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 056 de 2024 Cámara, por la cual se reglamenta la actualización de las plantas globales de empleo, en lo atinente a los requisitos mínimos para acceder a cargos del nivel directivo en el sector público y empresas con participación estatal, y se dictan otras disposiciones. ....	1
Proyecto de ley número 057 de 2024 Cámara, por medio del cual se crea la licencia remunerada por muerte del animal doméstico de compañía y se dictan otras disposiciones. ....	7
Proyecto de ley número 058 de 2024 Cámara, por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual. ....	12
Proyecto de ley número 059 de 2024 Cámara, por medio del cual se reconoce al Río Sumapaz, su cuenca y afluentes como sujeto de derechos, se establecen medidas para su protección y conservación y se dictan otras disposiciones. ....	28

**7. Bibliografía**

CAR. (2021). *Estado del Recurso Hídrico en la Cuenca del Río Sumapaz Jurisdicción CAR, en Términos de Calidad y Cantidad*. Cundinamarca: CAR.

CAR. (2024). *Diagnóstico, Prospectiva y Formulación de la Cuenca Hidrográfica del Río Sumapaz*. Bogotá: CAR.

CAR. (2024). *Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del Río Sumapaz - Caracterización Sociocultural y Económica*. Cundinamarca: CAR.

CAR-CORTOLIMA. (2024). *Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del Río SUMAPAZ*. Bogotá: CAR-CORTOLIMA.

Flórez L F (2023): Proyecto Hidroeléctrico el Paso Estudio de Impacto Ambiental Temporada seca (Perifono). v1.1. No organization. Dataset/Occurrence. <https://ipt.>