REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXV - Nº 1756 Bogotá, D. C., martes, 10 de noviembre de 2026 EDICIÓN DE 40 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 043 DE 2026 CÁMARA

por medio del cual se modifica el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 y se dictan otras disposiciones, Esquema Variable de Regalías.

Bogotá, D. C., 4 de noviembre de 2026

Honorable Representante

JULIO ROBERTO SALAZAR

Presidente

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes.

Doctor

JOSÉ VICENTE CARREÑO

Secretario General

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

E. S. D.

Asunto: Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley número 043 de 2026 Cámara, *por medio del cual se modifica el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 y se dictan otras disposiciones, ESQUEMA VARIABLE DE REGALÍAS.*

Respetados Presidente y Secretario, cordial saludo

En cumplimiento de la designación efectuada por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al Proyecto de Ley número 043 de 2026 Cámara, *por medio del cual se modifica el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 y se dictan otras disposiciones [ESQUEMA VARIABLE DE REGALÍAS]"*, con el propósito de que continúe su trámite legislativo ante esta célula Congresional.

De forma cordial,

DARWIN CASTELLANOS ROMERO
Coordinador ponente
Representante a la Cámara por el Meta

DIEGO GARCÍA ALFONSO
Ponente
Representante a la Cámara por Casanare

1. ANTECEDENTES Y TRÁMITE DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El presente proyecto de ley fue radicado el 21 de julio de 2026 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes por el honorable Representante Manuel Alexander Pérez, al cual le fue asignado el consecutivo número 043 de 2026 Cámara, el cual fue publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 884 del 29 de julio de 2026.

Posteriormente, la iniciativa fue remitida a la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, donde, mediante oficio CQCP 3.5/022/2026-2027 del 26 de agosto de 2026, fueron designados como ponentes los honorables Representantes Darwin Castellanos Romero, en calidad de Ponente Coordinador, y Diego Fernando García Alfonso, en calidad de Ponente, quienes rendirán Ponencia para Primer Debate.

2. OBJETO, CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

2.1. Objeto del proyecto de ley

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar el artículo 16 de la Ley 141 de 1994, modificado por el artículo 16 de la Ley 756 de 2002, con el fin de establecer un esquema variable de regalías por la explotación de hidrocarburos de

propiedad nacional, en el cual el porcentaje aplicable sobre el valor de la producción en boca de pozo se determine en función de dos variables, el volumen de producción diaria promedio mensual, expresado en miles de barriles por día (KBPD), y el precio internacional del petróleo, expresado en dólares estadounidenses por barril (USD/barril).

2.2. Contenido de la iniciativa legislativa

La presente iniciativa legislativa consta de tres (3) artículos, incluido el correspondiente a su vigencia. El artículo 1° establece como objeto determinar el porcentaje de regalías por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional sobre el valor de la producción en boca de pozo, teniendo en cuenta la producción diaria promedio mensual y el precio internacional del petróleo. Por su parte, el artículo 2° propone modificar el artículo 16 de la Ley 141 de 1994, modificado por el artículo 16 de la Ley 756 de 2002, incorporando el precio internacional del petróleo como variable adicional al volumen de producción para determinar el porcentaje de regalías aplicable, conforme a la escala que se mostrará al finalizar el párrafo, y el artículo 3° que se refiere a la vigencia.

Producción diaria promedio mes	Precio Internacional del petróleo	Porcentaje
Producción igual o menor a 5 mil barriles por día.	Hasta 65 dólares por barril	8%
	Entre 65 y 100 dólares por barril	10%
	Más de 100 dólares por barril	20%
Producción mayor a 5 mil barriles por día e inferior o igual a 125 mil barriles por día. X = 8 + (Producción mil barriles por día - 5 mil barriles por día) * (0,10)	Hasta 65 dólares por barril.	X
	Entre 66 y 100 dólares por barril.	X + 5 puntos porcentuales
	Más de 100 dólares por barril.	X + 10 puntos porcentuales
Producción mayor a 125 mil barriles por día e inferior o igual a 400 mil barriles por día.	Hasta 65 dólares por barril	20%
	Entre 65 y 100 dólares por barril	25%
	Más de 100 dólares por barril	30%
Producción mayor a 400 mil barriles por día e inferior o igual a 600 mil barriles por día. Y = 20 + (Producción mil barriles por día – 400 mil barriles por día) * (0,025)	Hasta 65 dólares por barril.	Y
	Entre 66 y 100 dólares por barril.	Y + 5 puntos porcentuales
	Más de 100 dólares por barril.	Y + 10 puntos porcentuales
Producción mayor a 600 mil barriles por día.	Hasta 65 dólares por barril	25%
	Entre 65 y 100 dólares por barril	30%
	Más de 100 dólares por barril	35%

2.3. Justificación del proyecto de ley

La presente iniciativa legislativa se fundamenta en la necesidad de actualizar el esquema de regalías por la explotación de hidrocarburos en Colombia, teniendo en cuenta la evolución del precio internacional del petróleo y su incidencia en los ingresos que percibe el Estado por el aprovechamiento de los recursos naturales no renovables.

El artículo 16 de la Ley 141 de 1994 estableció un porcentaje fijo del 20% de regalías por la explotación de hidrocarburos, cuyos recursos se distribuían en un 40% para asignaciones directas y compensaciones a las entidades territoriales, conforme al artículo 55 de dicha ley, y el 60% restante para el Fondo Nacional de Regalías, de acuerdo con el parágrafo 3° del artículo 50.

A finales del Siglo XX, las empresas asociadas a la explotación de hidrocarburos manifestaron que su participación sobre el total de los recursos extraídos resultaba insuficiente para garantizar la rentabilidad de esta actividad, llegando incluso a advertir sobre la posibilidad de abandonar sus operaciones en el país. En consecuencia, solicitaron incrementar su participación, lo que finalmente dio lugar a la expedición de la Ley 756 de 2002, cuyo artículo 16 sustituyó el esquema de regalías fijas por uno de regalías variables o escalonadas, determinado en función del volumen de producción diaria promedio mensual, con porcentajes que oscilan entre el 8% y el 25%.

Este esquema de regalías variables se fundamentó no solo en las condiciones de rentabilidad de la explotación de hidrocarburos en Colombia y en diferentes factores externos, sino también en las proyecciones del precio internacional del petróleo. Según lo señalado por los Ponentes de la Ley 756 de 2002, se estimaba que dicho precio se mantendría, en el mediano y largo plazo, en un promedio cercano a los 17 dólares por barril, proyección que resultó determinante para estructurar el esquema de regalías, en la medida en que se consideraba necesario compensar los bajos precios internacionales mediante la reducción de los porcentajes aplicables. Sin embargo, esta estimación no previó que el precio internacional del petróleo alcanzaría los 30 dólares por barril en el año 2000, prácticamente el doble de lo proyectado, mientras que en los años siguientes llegó a superar los 50 dólares e incluso, en determinados periodos, los 100 dólares por barril.

A pesar de estas variaciones en el precio internacional del petróleo, el esquema de regalías variables establecido en el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 no ha sido modificado, aun cuando se han adelantado dos reformas constitucionales y expedido diferentes disposiciones legales relacionadas con el Sistema General de Regalías, las cuales se han concentrado principalmente en modificar los mecanismos de distribución, administración y destinación de estos recursos.

En este sentido, durante el Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos se impulsó una reforma al

régimen de regalías, mediante la cual se estableció un sistema de distribución de estos recursos entre los departamentos y municipios del país, independientemente de su condición de productores o no productores de recursos naturales no renovables. Asimismo, se introdujeron los Órganos Colegiados de Administración y Decisión (OCAD) como instancias encargadas de la aprobación de proyectos de inversión financiados con recursos del Sistema General de Regalías, y se redujo la participación de las entidades territoriales productoras en las asignaciones directas, con el propósito de constituir diferentes fondos de inversión y ahorro dentro del nuevo sistema. Estas modificaciones suscitaron cuestionamientos relacionados con sus efectos sobre la descentralización administrativa y financiera de las entidades territoriales.

Posteriormente, a finales de 2018, el Gobierno del Presidente Iván Duque promovió una nueva reforma constitucional y legal al Sistema General de Regalías, ante las preocupaciones manifestadas por las entidades territoriales productoras respecto de la disminución de sus asignaciones directas, que, según lo señalado en la exposición de motivos, habían experimentado una reducción cercana al 80%. Esta situación generó inconformidad en las comunidades de los territorios donde se desarrollaban actividades de exploración y explotación de recursos naturales no renovables, lo que evidenció la necesidad de ajustar su participación en la distribución de las regalías. Como resultado, mediante el Acto Legislativo 05 de 2019 y la Ley 2056 de 2020, se incrementó la participación de las entidades territoriales productoras y se eliminaron los OCAD para la aprobación de proyectos financiados con asignaciones directas y con el 60% de los recursos de la Asignación para la Inversión Regional, conforme a lo establecido en el artículo 6° de la mencionada ley.

No obstante, el esquema de regalías variables permaneció sin modificaciones, pese a que, de acuerdo con la exposición de motivos, durante las últimas tres décadas el precio internacional del petróleo ha registrado un promedio nominal cercano a los 65 dólares por barril, considerablemente superior a los 17 dólares proyectados durante la discusión de la Ley 756 de 2002. Asimismo, se señala que, al incorporar la variable de inflación, dicho promedio equivaldría aproximadamente a un valor de entre 85 y 90 dólares por barril. En consecuencia, uno de los argumentos centrales de la presente iniciativa legislativa consiste en ajustar el esquema de regalías a las condiciones del mercado internacional del petróleo, con el propósito de incrementar los recursos que integran el Presupuesto Bienal del Sistema General de Regalías.

En este contexto, el proyecto de ley propone incorporar una variable adicional al esquema establecido en el artículo 16 de la Ley 756 de 2002, de manera que el porcentaje de regalías no dependa exclusivamente del volumen de producción, sino también del precio internacional del petróleo. Con ello, se pretende incrementar el recaudo de estos recursos cuando el precio del barril supere el promedio de referencia de 65 dólares e incluso alcance niveles superiores a los 100 dólares, permitiendo que las entidades territoriales participen de los mayores ingresos derivados de las variaciones favorables del mercado internacional.

En ese orden de ideas, la iniciativa plantea un esquema de regalías que conserva los rangos de producción establecidos en la legislación vigente, incorpora niveles de precios internacionales del petróleo desde 65 hasta más de 100 dólares por barril y establece porcentajes de regalías que oscilan entre el 8% y el 35%, con el propósito de fortalecer los ingresos del Sistema General de Regalías y aumentar los recursos disponibles para la financiación de proyectos de inversión en las entidades territoriales.

2.4. Fundamentos constitucionales, legales y jurisprudenciales

2.4.1. Marco constitucional

El artículo 360 de la Constitución Política, modificado por el artículo 1° del Acto Legislativo 05 de 2011, establece que la explotación de los recursos naturales no renovables causa a favor del Estado una contraprestación económica a título de regalía, sin perjuicio de los demás derechos o compensaciones que puedan pactarse. Asimismo, dispone que corresponde a la ley determinar las condiciones para la explotación de dichos recursos.

De igual manera, el mencionado artículo establece que, mediante una ley de iniciativa gubernamental, se determinarán la distribución, los objetivos, fines, administración, ejecución, control, uso eficiente y destinación de los ingresos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables, así como las condiciones de participación de sus beneficiarios, disposiciones que integran el Sistema General de Regalías.

Por su parte, el artículo 361 de la Constitución Política, modificado por el artículo 1° del Acto Legislativo 05 de 2019, dispone que los ingresos corrientes del Sistema General de Regalías se destinarán a financiar proyectos de inversión que contribuyan al desarrollo social, económico y ambiental de las entidades territoriales. Asimismo, establece que el 20% de dichos ingresos corresponde a los departamentos y municipios en cuyo territorio se adelante la explotación de recursos naturales no renovables, así como a los municipios con puertos marítimos y fluviales por donde se transporten estos recursos o sus derivados. Adicionalmente, los municipios productores tendrán una participación del 5%, en los términos que establezca la ley.

2.4.2. Marco legal

2.4.2.1. Ley 756 de 2002

El artículo 16 de la Ley 756 de 2002 modificó el artículo 16 de la Ley 141 de 1994, estableciendo un esquema variable de regalías por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional, calculado sobre el valor de la producción en boca de pozo. Dicho esquema determina los porcentajes de

regalías en función del volumen de producción diaria promedio mensual, expresado en miles de barriles por día (KBPD), mediante una escala progresiva que contempla porcentajes entre el 8% y el 25%. Esta disposición constituye el fundamento legal del régimen que se pretende modificar mediante la presente iniciativa legislativa, incorporando el precio internacional del petróleo como una variable adicional para determinar el porcentaje aplicable.

2.4.2.2. Ley 1530 de 2012

La Ley 1530 de 2012 reguló la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías, estableciendo las disposiciones relacionadas con la distribución, administración, ejecución y control de los recursos provenientes de la explotación de recursos naturales no renovables. Posteriormente, esta ley fue derogada por el artículo 211 de la Ley 2056 de 2020, con excepción de los artículos 106 al 126 y 128, para efectos de la transitoriedad de los procedimientos administrativos previstos en dicha disposición. Esta derogatoria no modificó el esquema de regalías establecido en el artículo 16 de la Ley 756 de 2002.

2.4.2.3. Ley 2056 de 2020

La Ley 2056 de 2020 regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías. Su artículo 1° establece que, de conformidad con los artículos 360 y 361 de la Constitución Política, dicha ley tiene por objeto determinar la distribución, los objetivos, fines, administración, ejecución, control, uso eficiente y destinación de los ingresos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables, precisando las condiciones de participación de sus beneficiarios. Esta disposición desarrolla el régimen constitucional del Sistema General de Regalías, sin modificar los porcentajes establecidos para la explotación de hidrocarburos en el artículo 16 de la Ley 756 de 2002, cuyo esquema variable constituye el objeto de modificación del presente proyecto de ley.

2.4.3. Marco jurisprudencial

Mediante la Sentencia C-628 de 2003, la Corte Constitucional examinó la constitucionalidad de la expresión «de propiedad nacional», contenida en los incisos primero y tercero del artículo 16 de la Ley 756 de 2002, mediante el cual se modificó el artículo 16 de la Ley 141 de 1994. En esta providencia, la Corte declaró la exequibilidad condicionada de dicha expresión, bajo el entendido de que el término "nacional" debe interpretarse como equivalente a "estatal", en concordancia con el artículo 332 de la Constitución Política, que reconoce al Estado como propietario del subsuelo y de los recursos naturales no renovables. En consecuencia, la decisión precisó el alcance constitucional de la titularidad de estos recursos y constituye un referente jurisprudencial para la interpretación del régimen legal de regalías que se pretende modificar mediante la presente iniciativa legislativa.

3. IMPACTO FISCAL DEL PROYECTO DE LEY

Con relación al impacto fiscal que genera la materialización de la presente iniciativa legislativa, corresponde al Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitir concepto durante el trámite del proyecto de ley, de conformidad con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el cual dispone que el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios deberá hacerse explícito y ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

De igual forma, la Corte Constitucional ha sostenido que la finalidad del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 es garantizar que las leyes que se expidan tengan en cuenta las realidades macroeconómicas del país, sin crear barreras insalvables para el ejercicio de la función legislativa ni conferir un poder de veto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En este sentido, mediante la Sentencia C-502 de 2007, la Corte precisó lo siguiente:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los Congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los Congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda. Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los Congresistas acerca de

los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente".

En relación con el impacto fiscal de la presente iniciativa legislativa, el proyecto de ley mantiene los rangos de producción y los porcentajes de regalías establecidos en el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 cuando el precio internacional del petróleo se sitúa hasta los 65 dólares estadounidenses por barril. Los incrementos en los porcentajes de regalías se aplicarán cuando el precio internacional supere dicho umbral, alcanzando tarifas de hasta el 35%, según los rangos de producción y precios establecidos en el articulado.

En este sentido, la iniciativa busca incrementar el recaudo de regalías mediante la incorporación del precio internacional del petróleo como variable adicional para determinar el porcentaje aplicable, lo que permitiría fortalecer los ingresos del Sistema General de Regalías y los recursos destinados a la financiación de proyectos de inversión en las entidades territoriales.

En consecuencia, con el propósito de contar con los elementos técnicos necesarios para la evaluación de las implicaciones fiscales de la iniciativa, se solicitará al Ministerio de Hacienda y Crédito Público el correspondiente concepto de impacto fiscal y, de ser procedente, el aval fiscal, en el marco de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

4. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

El artículo 293 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019 establece la obligación de los autores y ponentes de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos las posibles circunstancias o eventos que pueden configurar un conflicto de interés a la luz del artículo 286 de la Ley 5ª de 1992.

En el caso particular, es necesario mencionar que el inciso segundo del artículo 286 del reglamento del Congreso establece lo siguiente:

"(…) Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el Congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del Congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el Congresista en el futuro( )".

De la norma citada se puede evidenciar que la presente iniciativa legislativa, mediante la cual se propone modificar el esquema variable de regalías por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional, constituye una medida de carácter general, orientada a establecer los porcentajes de regalías aplicables en función del volumen de producción y del precio internacional del petróleo. En consecuencia, por su objeto y alcance general, no se advierte que su discusión y aprobación configuren, por sí mismas, un beneficio particular, actual y directo para los Congresistas.

Ahora bien, el Consejo de Estado, en sentencia proferida el 10 de noviembre de 2009, realizó las siguientes precisiones al referirse a los elementos que deben concurrir para que se configure la violación al régimen de conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo 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".

Sin embargo, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que puedan presentarse durante el trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, no exime a cada Congresista de identificar y declarar las causales adicionales que puedan configurarse de acuerdo con sus circunstancias particulares.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Por medio del cual se modifica el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 y se dictan otras disposiciones [Esquema Variable de Regalías]. El Congreso de la República DECRETA:	***"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 16 DE LA LEY 756 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". ESQUEMA VARIABLE DE REGALÍAS.*** **EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA** **DECRETA:**	Se realizan ajustes de forma y estilo en el título y encabezado del proyecto de ley, sin modificar su contenido ni alcance.

<table>
<tr><th>TEXTO RADICADO</th><th>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</th><th>JUSTIFICACIÓN</th></tr>
<tr><td>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer como regalía por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional sobre el valor de la producción en boca de pozo, el porcentaje que resulte de aplicar una escala con la explotación promedio mensual y el precio internacional del petróleo.</td><td>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene ~~como~~ por objeto establecer ~~como regalía por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional sobre el valor de la producción en boca de pozo, el porcentaje que resulte de aplicar una escala con la explotación promedio mensual</~~ el porcentaje de regalías aplicable a la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional, calculado sobre el valor de la producción en boca de pozo, mediante una escala que considere la producción diaria promedio mensual y el precio internacional del petróleo.</td><td>Se realizan ajustes de forma y técnica legislativa para precisar el alcance del artículo, conservando el enfoque y la finalidad de la iniciativa legislativa.</td></tr>
<tr><td>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 16 de la Ley 141 de 1992, que a su vez fue modificado por el artículo 16 de la Ley 756 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 16. Monto de regalías. El artículo 16 de la Ley 141 de 1994 quedará así:

“Artículo 16. Establécese como regalía por la explotación de recursos naturales no renovables de propiedad nacional, sobre el valor de la producción en boca o borde de mina o pozo, según corresponda, el porcentaje que resulte de aplicar la siguiente tabla:

(…)

Establécese como regalía por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional sobre el valor de la producción en boca de pozo, el porcentaje que resulte de aplicar la siguiente escala:

<table><tr><th>Producción diaria promedio mes</th><th>Precio Internacional del petróleo</th><th>Porcentaje</th></tr><tr><td>Para una producción igual o menor a 5 KBPD</td><td>Hasta 65 dólares el barril.

Entre 65 y 100 de dólares el barril.

Más de 100 dólares el barril.</td><td>8%

10 %

20 %</td></tr><tr><td>Para una producción mayor a 5 KBPD e inferior o igual a 125 KBPD

Donde X = 8 + (producción KBPD – 5 KBPD)* (0.10)</td><td>Hasta 65 dólares el barril: se aumentará 0 puntos porcentuales.

Entre 65 y 100 de dólares el barril: se aumentará 5 puntos porcentuales.

Más de 100 dólares el barril: se aumentará 10 puntos porcentuales.</td><td>X</td></tr><tr><td>Para una producción mayor a 125 KBPD e inferior o igual a 400 KBP</td><td>Hasta 65 dólares el barril.

Entre 66 y 100 de dólares el barril.

Más de 100 dólares el barril.</td><td>20 %

25 %

30 %</td></tr><tr><td>Para una producción mayor a 400 KBPD e inferior o igual a 600 KBPD

Donde Y = 20 + (Producción KBPD - 400 KBPD)* (0.025)</td><td>Hasta 65 dólares el barril: se aumentará 0 puntos porcentuales.

Entre 66 y 100 de dólares el barril: se aumentará 5 puntos porcentuales.

Más de 100 dólares el barril: se aumentará 10 puntos porcentuales.</td><td>Y</td></tr><tr><td>Para una producción mayor a 600 KBPD</td><td>Hasta 65 dólares el barril.

Entre 66 y 100 de dólares el barril.

Más de 100 dólares el barril.</td><td>25%

30%

35%</td></tr></table></td><td>Se realizan ajustes de forma y técnica legislativa para precisar la redacción del artículo, expresar los rangos de producción en miles de barriles por día y establecer de manera explícita los incrementos porcentuales aplicables según el precio internacional del petróleo, conservando el esquema propuesto en la iniciativa. Asimismo, se adiciona un parágrafo que establece la actualización anual de los rangos de precios por parte del Gobierno nacional, tomando como referencia la variación de la tasa de cambio y el precio promedio anual del petróleo Brent, con el propósito de mantener los umbrales ajustados a las condiciones económicas del mercado.</td></tr>
<tr><td>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 16 de la Ley 141 de 1992, ~~que a su vez fue modificado por el artículo 16 de la Ley 756 de 2002~~, el cual quedará así:

~~Artículo 16. Monto de regalías. El artículo 16 de la Ley 141 de 1994 quedará así:~~

“Artículo 16. <u>MONTO DE LAS REGALÍAS.</u> ~~Establécese~~ <u>Establézcase</u> como regalía por la explotación de recursos naturales no renovables de propiedad nacional, sobre el valor de la producción en boca o borde de mina o pozo, según corresponda, el porcentaje que resulte de aplicar la siguiente tabla:

(…)

~~Establécese~~ <u>Establézcase</u> como regalía por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional sobre el valor de la producción en boca de pozo, el porcentaje que resulte de aplicar la siguiente escala:</td><td></td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>TEXTO RADICADO</th><th>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</th><th>JUSTIFICACIÓN</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><th>Producción diaria promedio mes</th><th>Precio Internacional del petróleo</th><th>Porcentaje</th></tr>
<tr><td>Producción igual o menor a 5 ~~KBPD~~ mil barriles por día.</td><td>Hasta 65 dólares por barril
Entre 65 y 100 dólares por barril
Más de 100 dólares por barril</td><td>8 %
10 %
20 %</td></tr>
<tr><td>~~Para una~~ Producción mayor a 5 ~~KBPD~~ mil barriles por día e inferior o igual a 125 ~~KBPD~~ mil barriles por día.

X = 8 + (Producción ~~KBPD~~ mil barriles por día − 5 ~~KBPD~~ mil barriles por día) * (0,10)</td><td>Hasta 65 dólares por barril~~: se aumentará 0 puntos porcentuales.~~
Entre 66 y 100 dólares por barril~~: se aumentará 5 puntos porcentuales.~~
Más de 100 dólares por barril~~: se aumentará 10 puntos porcentuales.~~</td><td>X
X + 5 puntos porcentuales
X + 10 puntos porcentuales</td></tr>
<tr><td>~~Para una~~ Producción mayor a 125 ~~KBPD~~ mil barriles por día e inferior o igual a 400 ~~KBPD~~ mil barriles por día.</td><td>Hasta 65 dólares por barril
Entre 65 y 100 dólares por barril
Más de 100 dólares por barril</td><td>20 %
25 %
30 %</td></tr>
<tr><td>~~Para una~~ Producción mayor a 400 ~~KBPD~~ mil barriles por día e inferior o igual a 600 ~~KBPD~~ mil barriles por día.

Y = 20 + (Producción ~~KBPD~~ mil barriles por día − 400 ~~KBPD~~ mil barriles por día) * (0,025)</td><td>Hasta 65 dólares por barril~~: se aumentará 0 puntos porcentuales.~~
Entre 66 y 100 dólares por barril~~: se aumentará 5 puntos porcentuales.~~
Más de 100 dólares por barril~~: se aumentará 5 puntos porcentuales.~~</td><td>Y
Y + 5 puntos porcentuales
Y + 10 puntos porcentuales</td></tr>
<tr><td>~~Para una~~ Producción mayor a 600 ~~KBPD~~ mil barriles por día.</td><td>Hasta 65 dólares por barril
Entre 65 y 100 dólares por barril
Más de 100 dólares por barril</td><td>25 %
30 %
35 %</td></tr>
</table>
(…)
Parágrafo 11. Los rangos de precio internacional del petróleo Brent previstos en la escala de regalías de explotación de hidrocarburos serán actualizados anualmente por el Gobierno nacional, tomando como referencia la variación promedio anual de la tasa de cambio del dólar de los Estados Unidos de América, con el fin de preservar la vigencia económica de los umbrales establecidos en la presente disposición.
</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>SE CREA UN ARTÍCULO NUEVO</td><td>Artículo 3°. Prohibición de subdivisión artificial de campos. Para efectos de determinar la producción diaria promedio mensual y el porcentaje de regalía aplicable, no podrá subdividirse, fraccionarse o reclasificarse artificialmente un campo, yacimiento o unidad de explotación hidrocarburífera cuando dicha actuación tenga como propósito o efecto principal disminuir el nivel de producción utilizado para determinar el porcentaje de regalía.

La Agencia Nacional de Hidrocarburos determinará técnicamente la unidad de explotación que corresponda para efectos de la liquidación de regalías, con fundamento en criterios geológicos, técnicos, operacionales y contractuales.

Cuando existan varios pozos, yacimientos o unidades productoras que hagan parte del mismo campo reconocido por la autoridad competente, la producción deberá consolidarse para determinar el rango de producción correspondiente.</td><td>Se adiciona un artículo con el propósito de prevenir prácticas de elusión del régimen de regalías mediante la subdivisión, fraccionamiento o reclasificación artificial de campos, yacimientos o unidades de explotación de hidrocarburos que puedan conducir a la aplicación de porcentajes inferiores a los que corresponderían según su producción real. Para ello, se establece que la determinación del rango de producción deberá atender a la unidad de explotación técnicamente reconocida, consolidando la producción de los</td></tr>
</table>

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
	La división o integración de campos solamente producirá efectos para la determinación de regalías cuando obedezca a razones técnicas, geológicas, operacionales o contractuales debidamente justificadas y haya sido reconocida o aprobada por la autoridad competente con anterioridad al período de producción objeto de liquidación. La Agencia Nacional de Hidrocarburos podrá adelantar las actuaciones de fiscalización y control necesarias para verificar la correcta determinación de la unidad productiva y evitar prácticas de elusión del régimen de regalías. **Parágrafo.** Cuando la Agencia Nacional de Hidrocarburos determine que una subdivisión, integración o reclasificación carece de justificación técnica suficiente y tiene como finalidad reducir artificialmente el porcentaje de regalía, para efectos de liquidación se tendrá en cuenta la producción consolidada de la unidad de explotación que técnicamente corresponda.	pozos o yacimientos que integren un mismo campo, sin perjuicio de las divisiones o integraciones debidamente justificadas por razones técnicas, geológicas, operacionales o contractuales. Asimismo, se atribuye a la Agencia Nacional de Hidrocarburos la verificación de las condiciones técnicas de las unidades de explotación y la adopción de las actuaciones de fiscalización y control correspondientes, con el fin de garantizar que la liquidación de regalías refleje la producción efectiva y evitar que modificaciones meramente administrativas alteren artificialmente el porcentaje aplicable. Con esta disposición se busca preservar la participación económica del Estado en la explotación de los recursos naturales no renovables, en concordancia con lo establecido en el artículo 360 de la Constitución Política, sin desconocer las condiciones técnicas y contractuales propias de la actividad hidrocarburífera.
SE CREA UN ARTÍCULO NUEVO	**Artículo 4°.** ***Protección de los ingresos del Sistema General de Regalías.*** La aplicación del presente régimen deberá garantizar que la participación económica del Estado derivada de la explotación de hidrocarburos se determine con base en información cierta, verificable y técnicamente soportada. Las entidades competentes adoptarán las medidas necesarias para prevenir prácticas de elusión, evasión o manipulación de las variables utilizadas para la liquidación de las regalías. En ningún caso la subdivisión artificial de campos, la modificación meramente formal de estructuras operativas o contractuales, o la utilización de mecanismos equivalentes podrá emplearse para disminuir indebidamente el porcentaje de regalía aplicable. **Parágrafo.** El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Dirección de Impuestos y	Se adiciona un artículo orientado a proteger los ingresos del Sistema General de Regalías, mediante el establecimiento de medidas que garanticen la veracidad, transparencia y confiabilidad de la información utilizada para la liquidación de las regalías derivadas de la explotación de hidrocarburos, así como la prevención de prácticas de elusión, evasión o manipulación de las variables que determinan los porcentajes aplicables. Asimismo, se establece la obligación del

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
	Aduanas Nacionales (DIAN), reglamentará las disposiciones previstas en el presente artículo dentro de un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, en el marco de sus respectivas competencias.	Gobierno nacional de reglamentar estas disposiciones, a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), dentro de un plazo máximo de un (1) año, con el propósito de garantizar su adecuada implementación, seguimiento y control, en el marco de las competencias de cada entidad.
Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su publicación y sanción, y deroga todas las normas que le sean contrarias.	**Artículo ~~35~~°. *Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de su ~~publicación y sanción,~~ **promulgación** deroga todas las ~~normas~~ **disposiciones** que le sean contrarias.	Se realizan ajustes de forma y técnica legislativa para precisar la entrada en vigencia de la ley a partir de su promulgación en el ***Diario Oficial*** y adecuar la redacción de las disposiciones derogatorias.

6. PROPOSICIÓN

Por las consideraciones expuestas anteriormente, solicitamos respetuosamente a los honorables Representantes de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar **PRIMER DEBATE y APROBAR** el Proyecto de Ley número 043 de 2026 Cámara, *por medio del cual se modifica el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 y se dictan otras disposiciones [ESQUEMA VARIABLE DE REGALÍAS]"*, conforme al texto propuesto para primer debate.

De los honorables Congresistas,

DARWIN CASTELLANOS ROMERO
Coordinador ponente
Representante a la Cámara por el Meta

DIEGO GARCÍA ALFONSO
Ponente
Representante a la Cámara por Casanare

7. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

Por medio del cual se modifica el artículo 16 de la ley 756 de 2002 y se dictan otras disposiciones". Esquema Variable de Regalías.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto establecer el porcentaje de regalías aplicable a la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional, calculado sobre el valor de la producción en boca de pozo, mediante una escala que considere la producción diaria promedio mensual y el precio internacional del petróleo crudo Brent, expresado en dólares de los estados unidos de América por barril.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 16 de la Ley 141 de 1992, el cual quedará así:

"**Artículo 16. *MONTO DE LAS REGALÍAS*.** Establézcase como regalía por la explotación de recursos naturales no renovables de propiedad nacional, sobre el valor de la producción en boca o borde de mina o pozo, según corresponda, el porcentaje que resulte de aplicar la siguiente tabla:

(…)

Establézcase como regalía por la explotación de hidrocarburos de propiedad nacional sobre el valor de la producción en boca de pozo, el porcentaje que resulte de aplicar la siguiente escala:

Producción diaria promedio mes	Precio Internacional del petróleo	Porcentaje
Producción igual o menor a 5 mil barriles por día.	Hasta 65 dólares por barril	8%
	Entre 65 y 100 dólares por barril	10%
	Más de 100 dólares por barril.	20%

Producción diaria promedio mes	Precio Internacional del petróleo	Porcentaje
Producción mayor a 5 mil barriles por día e inferior o igual a 125 mil barriles por día. X = 8 + (Producción mil barriles por día - 5 mil barriles por día) * (0,10)	Hasta 65 dólares por barril. Entre 66 y 100 dólares por barril. Más de 100 dólares por barril.	X X + 5 puntos porcentuales X + 10 puntos porcentuales
Producción mayor a 125 mil barriles por día e inferior o igual a 400 mil barriles por día.	Hasta 65 dólares por barril Entre 65 y 100 dólares por barril Más de 100 dólares por barril.	20% 25% 30%
Producción mayor a 400 mil barriles por día e inferior o igual a 600 mil barriles por día. Y = 20 + (Producción mil barriles por día - 400 mil barriles por día) * (0,025)	Hasta 65 dólares por barril. Entre 66 y 100 dólares por barril. Más de 100 dólares por barril.	Y Y + 5 puntos porcentuales Y + 10 puntos porcentuales
Producción mayor a 600 mil barriles por día.	Hasta 65 dólares por barril Entre 65 y 100 dólares por barril Más de 100 dólares por barril	25% 30% 35%

(…)

Parágrafo 11. Los rangos de precio internacional del petróleo Brent previstos en la escala de regalías de explotación de hidrocarburos serán actualizados anualmente por el Gobierno nacional, tomando como referencia la variación promedio anual de la tasa de cambio del dólar de los Estados Unidos de América, con el fin de preservar la vigencia económica de los umbrales establecidos en la presente disposición.

Artículo 3°. ***Prohibición de subdivisión artificial de campos.*** Para efectos de determinar la producción diaria promedio mensual y el porcentaje de regalía aplicable, no podrá subdividirse, fraccionarse o reclasificarse artificialmente un campo, yacimiento o unidad de explotación hidrocarburífera cuando dicha actuación tenga como propósito o efecto principal disminuir el nivel de producción utilizado para determinar el porcentaje de regalía.

La Agencia Nacional de Hidrocarburos determinará técnicamente la unidad de explotación que corresponda para efectos de la liquidación de regalías, con fundamento en criterios geológicos, técnicos, operacionales y contractuales.

Cuando existan varios pozos, yacimientos o unidades productoras que hagan parte del mismo campo reconocido por la autoridad competente, la producción deberá consolidarse para determinar el rango de producción correspondiente.

La división o integración de campos solamente producirá efectos para la determinación de regalías cuando obedezca a razones técnicas, geológicas, operacionales o contractuales debidamente justificadas y haya sido reconocida o aprobada por la autoridad competente con anterioridad al período de producción objeto de liquidación.

La Agencia Nacional de Hidrocarburos podrá adelantar las actuaciones de fiscalización y control necesarias para verificar la correcta determinación de la unidad productiva y evitar prácticas de elusión del régimen de regalías.

Parágrafo. Cuando la Agencia Nacional de Hidrocarburos determine que una subdivisión, integración o reclasificación carece de justificación técnica suficiente y tiene como finalidad reducir artificialmente el porcentaje de regalía, para efectos de liquidación se tendrá en cuenta la producción consolidada de la unidad de explotación que técnicamente corresponda.

Artículo 4°. ***Protección de los ingresos del Sistema General de Regalías.*** La aplicación del presente régimen deberá garantizar que la participación económica del Estado derivada de la explotación de hidrocarburos se determine con base en información cierta, verificable y técnicamente soportada.

Las entidades competentes adoptarán las medidas necesarias para prevenir prácticas de elusión, evasión o manipulación de las variables utilizadas para la liquidación de las regalías.

En ningún caso la subdivisión artificial de campos, la modificación meramente formal de estructuras operativas o contractuales, o la utilización de mecanismos equivalentes podrá emplearse para disminuir indebidamente el porcentaje de regalía aplicable.

Parágrafo. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), reglamentará las disposiciones previstas en el presente artículo dentro de un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, en el marco de sus respectivas competencias.

Artículo 5°. ***Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

DARWIN CASTELLANOS ROMERO
Coordinador ponente
Representante a la Cámara por el Meta

DIEGO GARCIA ALFONSO
Ponente
Representante a la Cámara por Casanare

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 107 DE 2026 CÁMARA

por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas y se dictan otras disposiciones - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país".

Bogotá, D. C., 4 de noviembre de 2026

Señor

Honorale Representante

Julio Roberto Salazar Perdomo

Presidente

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Señor

José Vicente Carreño Castro

Secretario

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Asunto. Radicación de ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley número 107 de 2026 Cámara, *por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas y se dictan otras disposiciones - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país"* .

Respetados,

De conformidad con lo establecido en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992 y en atención a la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, rindo Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate del Proyecto de Ley número 107 de 2026 Cámara, *por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas y se dictan otras disposiciones - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país"*

Cordialmente,

ALEJANDRO DE LA OSSA LACAYO
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN QUINTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTO DE LEY NÚMERO 107 DE 2026 CÁMARA

por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas y se dictan otras disposiciones - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país".

TRÁMITE LEGISLATIVO

El presente proyecto de ley fue radicado el 28 de julio de 2026 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes por la honorable Senadora Laura Ester Fortich Sánchez.

Posteriormente, fue designado como ponente el honorable Representante a la Cámara Alejandro de la Ossa Lacayo.

OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley pretende incorporar al ordenamiento jurídico vigente un mandato de protección de la fauna silvestre en las diferentes redes viales y férreas del país, mediante la adopción de diversas medidas, entre ellas, la formulación y expedición de una política pública en la materia. Asimismo, establece el mandato de implementar infraestructura orientada a garantizar la protección de la vida de la fauna silvestre, especialmente frente a los riesgos de atropellamiento a los que se encuentra expuesta. En igual sentido, contempla la creación de un sistema de registro de las afectaciones a la fauna silvestre en las diferentes vías del territorio nacional.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El respeto por la fauna silvestre silvestre es un elemento fundamental a la luz de nuestro derecho constitucional y convencional; fuente superior del derecho que encuentra su principal columna en una Carta Superior, acertadamente interpretada por la honorable Corte Constitucional como una Constitución Ecológica, tal y como observaremos a lo largo de este documento. Deber de protección

frente a la vida animal que exige de un esfuerzo conjunto en pro de la garantía de respeto por dichos principios superiores; para el presente caso frente a la fauna silvestre, con significativa participación de especies en estado de amenaza. Ahora bien, en la presente iniciativa es importante recordar la necesidad de establecer estrategias tendientes a la protección de la vida animal en las vías colombianas, problemática que requiere de la atención del Estado; así como del establecimiento de medidas inmediatas que permitan cesar de manera definitiva con sus afectaciones; lo anterior teniendo de presente el índice de afectaciones colaterales que esto deriva a su vez sobre la garantía de derechos constitucionales de la sociedad colombiana como lo es el derecho a disfrutar de un ambiente sano.

ANTECEDENTES Y TRÁMITE DE LA INICIATIVA

Para la presente iniciativa se tiene que en legislaturas anteriores fueron presentados proyectos de ley que tienen un alcance similar para la solución a la problemática que fundamentan la presente, los cuales fueron:

Proyecto de Ley número 003 de 2018 Cámara, radicado el 20 de julio de 2018, por NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN y ANDRÉS FELIPE JIMÉNEZ VARGAS, con el título: *por medio de la cual se establecen requisitos para los pasos de fauna silvestre en la construcción de vías terrestres y se dictan otras disposiciones*.

Proyecto de Ley número 132 de 2019 Cámara, 468 de 2021 Senado, radicado el 6 de agosto de 2019 por NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN y ANDRÉS FELIPE JIMÉNEZ VARGAS, con el título: *por medio de la cual se establecen como estrategia para la preservación, prevención y mitigación de los ecosistemas y la biodiversidad en las vías terrestres los pasos de fauna silvestre y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 073 de 2022 Senado, radicado el 29 de julio de 2022, por NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN y ANDRÉS FELIPE JIMÉNEZ VARGAS, con el título: *por medio de la cual se establecen los pasos de fauna silvestre como una estrategia para implementar, acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones*.

NORMATIVIDAD RELEVANTE – CONSIDERACIONES DEL PROYECTO DE LEY

Con la Constitución de 1991 se da un cambio de perspectiva en lo relacionado con el papel del medio ambiente y de la fauna silvestre en su relación con el Estado y la sociedad, cambio de perspectiva, que ha sido interpretado por la honorable Corte Constitucional fundamentada principalmente en el artículo 8° superior, el cual incorpora de manera taxativa la obligación Estatal e individual de proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación. No obstante, constata la misma Corte que:

"en desarrollo de tal valor, nuestra Constitución recoge en la forma de derechos colectivos (artículos 79 y 80 C. P.) y obligaciones específicas (artículo 95-8 C. P.) las pautas generales que rigen la relación entre el ser humano y el ecosistema. Con claridad, en dichas disposiciones se consigna una atribución en cabeza de cada persona para gozar de un medio ambiente sano, una obligación Estatal y de todos los colombianos de proteger la diversidad e integridad del ambiente y una facultad en cabeza del Estado tendiente a prevenir y controlar los factores de deterioro y garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución"[1].

Conjunto de preceptos que, en concepto de la misma Corte, permiten observar *"una estrategia definida frente a la relación entre la persona y su entorno natural"*[2], la cual en su concepto consiste en que el *"desarrollo sostenible"*[3] *conservación, restauración y sustitución hacen parte de las garantías contenidas en nuestra Constitución para que el bienestar y el quehacer productivo-económico del ser humano se efectúe en armonía y no a costa o en perjuicio de la naturaleza"*[4].

Estrategia que implica en este sentido un cambio en la relación normativa entre la sociedad y el medio que lo rodea, partiendo de un principio de respeto y de protección; fenómeno fruto de un importante cambio de perspectiva, acertadamente descrito por el mismo primer nivel hermenéutico de la Carta Constitucional quien indica que:

"La Constitución de 1991 modificó profundamente la relación normativa de la sociedad colombiana con la naturaleza. Por ello esta Corporación ha señalado, en anteriores decisiones, que la protección del medio ambiente ocupa un lugar tan trascendental en el ordenamiento jurídico que la Carta contiene una verdadera "constitución ecológica", conformada por todas aquellas disposiciones que regulan la relación de la

---

1 Sentencia T-760 del veinticinco (25) de septiembre de dos mil siete (2007), Corte Constitucional, Magistrada Ponente, Dra. Clara Inés Vargas Hernández, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/t-760-07.htm.

2 Sentencia T-760 del veinticinco (25) de septiembre de dos mil siete (2007), Corte Constitucional, Magistrada Ponente Dra. Clara Inés Vargas Hernández, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/t-760-07.htm.

3 Artículo 3° de la Ley 99 de 1993, "por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones", disponible en Sitio Web http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0099_1993.html.

4 Declaración de Río, Principios 1, 3 y 4, disponible en Sitio Web https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm.

sociedad con la naturaleza y que buscan proteger el medio ambiente. Igualmente la Corte ha precisado que esta Constitución ecológica tiene dentro del ordenamiento colombiano una triple dimensión: de un lado, la protección al medio ambiente es un principio que irradia todo el orden jurídico puesto que es obligación del Estado proteger las riquezas naturales de la Nación. De otro lado, aparece como el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano, derecho constitucional que es exigible por diversas vías judiciales. Y, finalmente, de la constitución ecológica derivan un conjunto de obligaciones impuestas a las autoridades y a los particulares. Es más, en varias oportunidades, la Corte ha insistido en que la importancia del medio ambiente en la Constitución es tal que implica para el Estado, en materia ecológica, "unos deberes calificados de protección".

Este cambio de perspectiva implica entonces un cambio real en la concepción del Estado, a partir de una constitución con principios predominantes que superan una concepción antropocéntrica, entendiendo la importancia de ese otro llamado ambiente; cambio de perspectiva que es bien relacionado por la Corte, en la Sentencia T-411 de 1992 M. P. Alejandro Martínez Caballero, quien de manera clara realiza un análisis de la manera como la visión ecológica es estructural de la Carta constitucional, al respecto indica que,

"de una lectura sistemática, axiológica y finalista surge el concepto de Constitución Ecológica, conformado por las siguientes 34 disposiciones: ... Resultan, de este listado, y para los efectos de este negocio*, los siguientes artículos: Artículo 8º: Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación. Artículo 58: Se garantiza la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por las leyes posteriores.... La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal le es inherente una función ecológica. 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 afectarlo. 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 95-8: Son deberes de la persona y del ciudadano: 8- Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano"*[5].

Lectura sistemática, axiológica y finalista descrita por la Corte que en su concepto da lugar a la consolidación de una Constitución Ecológica que incorpora en sí misma una triple dimensión, la cual es relacionada por el primer nivel hermenéutico en materia constitucional al indicar que:

"Esta Constitución ecológica tiene dentro del ordenamiento colombiano una triple dimensión: de un lado, la protección al medio ambiente es un principio que irradia todo el orden jurídico puesto que es obligación del Estado proteger las riquezas naturales de la Nación. De otro lado, aparece como el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano, derecho constitucional que es exigible por diversas vías judiciales. Y, finalmente, de la Constitución Ecológica derivan un conjunto de obligaciones impuestas a las autoridades y a los particulares"[6].

Dimensiones que en todos los casos propenden por el respeto frente al ambiente en su conjunto, incluyendo naturalmente a la riqueza en fauna silvestre y flora de la que goza nuestro Estado; a través del establecimiento de responsabilidades tanto al Estado como a los particulares. Ahora bien, es clara la Corte en indicar que este cambio de perspectiva no se limita, sino que obedece a una concurrencia jurídica, con fundamentos mucho más amplios, al respecto indica la Corte en la misma Sentencia T-760 de 2002, que:

"El bien jurídico establecido en el derecho al "medio ambiente sano" no es resultado de las labores aisladas que quiera o pueda adelantar el Estado sino que es la consecuencia directa de la decidida concurrencia de éste en el ámbito interno e internacional y el vínculo de la libertad de cada persona frente a tal objetivo".

Ahora bien respecto a lo antes descrito en palabras de la Corte, este alto Tribunal ha reconocido la existencia de instrumentos internacionales de protección al medio ambiente, como lo hizo en la Sentencia T-760 de 2007, en la cual indicó:

"El bien jurídico establecido en el derecho al "medio ambiente sano" no es resultado de las labores aisladas que quiera o pueda adelantar el Estado sino que es la consecuencia directa de la decidida concurrencia de éste en el ámbito interno e internacional y el vínculo de la libertad de cada persona frente a tal objetivo.

Ahora bien, no en pocas oportunidades la jurisprudencia constitucional y los instrumentos internacionales sobre derechos humanos han resaltado la relevancia jurídica y práctica del derecho a disfrutar de un medio ambiente sano así como su conexión con derechos como la vida y la salud".

Es por ello que la consecuencia lógica de este reconocimiento jurisprudencial ha sido su incorporación como sustento en la ratificación de acuerdos internaciones en materia ambiental, tales como la Declaración de Estocolmo 1972,

---

5 Sentencia T-411 de 1992 del diecisiete (17) de noviembre de mil novecientos noventa y dos (1992), Corte Constitucional Magistrado Ponente Dr. Alejandro Martínez Caballero. https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1992/t-411-92.htm.

6 Sentencia T-760 del veinticinco (25) de septiembre de dos mil siete (2007), Corte Constitucional, Magistrada Ponente Dra. Clara Inés Vargas Hernández, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/t-760-07.htm.

que en su principio 1 proclamó que el ser humano tiene derecho fundamental a condiciones de vida adecuadas en un medio de calidad tal que le permita llevar una vida digna y gozar de bienestar, lo que vinculó expresamente el entorno natural con la dignidad humana, la Carta Mundial de la Naturaleza 1982, la Declaración de Río en 1992 y la Resolución número 45 de 1994 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

En igual sentido, la Corte en Sentencia C-150 de 2005 ha reconocido la existencia de una relación entre la protección del medio ambiente y otras garantías constitucionales, indicando:

"Así las cosas, el Estado Social debe hacer lo que esté a su alcance por establecer un "mínimo social de existencia" que salvaguarde los derechos fundamentales de los individuos.

El medio ambiente (Artículo 78 C. P.), es uno de los mecanismos mínimos de existencia del ser humano. Es por intermedio de este que los seres humanos desarrollan su vida en condiciones dignas (Artículo 11 C. P.) Así entonces, surge de nuestra Constitución el bien jurídico ambiental como derecho protegido por el Estado colombiano, también llamado Constitución Ecológica (Artículos 7°, 8°, 11, 49, 58, 63, 65, 66, 67, 72, 79, 80, 81, 82, 86, 87, 88, 90, 95.8, 215, 226, 150, 189, 246, 268.7, 277.4, 282.5, 289, 360, 361 y 366, entre otros)"[7].

ESTATUS JURÍDICO DE LOS ANIMALES SILVESTRES Y EL DEBER DE PROTECCIÓN DE FAUNA SILVESTRE A LA LUZ DEL ORDENAMIENTO JURÍDICO VIGENTE.

La visión civil del derecho planteaba la condición de cosa a los animales; categorización genérica frente a la totalidad de los mismos; concepción traída al derecho colombiano e incorporada a través del Código Civil[8]; permitiendo ejercer de esta forma sobre ellos facultades de disposición de los derechos que derivan del ejercicio de la propiedad; visión que fue evaluada en su constitucionalidad[9], dando lugar a la clarificación frente a la interpretación de la norma por el tribunal constitucional quien partió del reconocimiento de las garantías de protección, declarando la constitucionalidad del precepto, pero clarificando que la condición de bien mueble se limita de manera exclusiva a efectos civiles, sin que la misma pueda ser causa para negar el respeto del animal, el cual parte con la Ley 84 de 1989[10] y de manera mucho más contundente con la ley 1776 de 2016[11]; evolución normativa acertadamente descrita por la honorable Corte Constitucional[12].

Al respecto, recuerda que con la normas antes descrita se reconoció la condición de seres sintientes a los mismos; *"y, en razón de esta calificación, se introdujo la prohibición general de maltrato y el imperativo del bienestar animal, aunque con amplias salvedades cuyo alcance hoy en día es objeto de profundos debates"*; en desarrollo de estos preceptos se ha instruido disposiciones como en la Ley 1638 de 2013, la cual prohíbe el uso de animales silvestres, tanto nativos como exóticos, en circos fijos e itinerantes.

Frente a otros fundamentos en materia ambiental, recuerda la misma corporación que:

"La legislación ambiental y sanitaria, por su parte, contiene profusas regulaciones que atienden a los objetivos de proteger el medio ambiente y la salud pública: instrumentos para regularizar el comercio internacional de especies amenazadas según la Convención CITES, instrumentos internacionales como la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano o la Carta Mundial de la Naturaleza, el régimen de zoocriaderos establecido en la Ley 611 de 2000, herramientas para el manejo y aprovechamiento de la fauna silvestre silvestre, o la normatividad sobre el funcionamiento de los mataderos de los municipios y distritos o sobre el control de plagas, son tan solo algunos de los instrumentos legales referidos a los animales.

De este entramado tan profuso y disperso, sin embargo, es posible extraer dos categorías relevantes que sirven para establecer el estatus jurídico de los animales silvestres. En la medida en que en principio y como regla general "la fauna silvestre silvestre que se encuentra en el territorio nacional pertenece a la Nación", y que por ende su consideración como mercancía se encuentra excluida, los animales silvestres son relevantes desde el punto de vista constitucional desde dos perspectivas: primero, como elementos integrantes de la naturaleza, y segundo, como individuos sintientes que tienen un valor propio independientemente de su aporte ecosistémico. En el primer caso, los animales silvestres no son reconocidos en tanto individuos

---

7 Sentencia C-150 del veintidós (22) de febrero de dos mil cinco (2005), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Jaime Araújo Rentería, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2005/C-150-05.htm.

8 La norma mencionada en sus artículos 665, 668 y 669, disponible en Sitio Web http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_civil.html.

9 Sentencia C-467 del treinta y uno (31) de agosto de dos mil dieciséis (2016), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-467-16.htm.

10 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Protección de los Animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia", disponible en Sitio Web https://www.animalesbog.gov.co/transparencia/marco-legal/normatividad/ley-84-del-27-diciembre-1989.

11 "Por la cual se crean y se desarrollan las Zonas de Interés de Desarrollo Rural, Económico y Social, Zidres". Artículo 2°, disponible en Sitio Web http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1776_2016.html.

12 Sentencia SU-016 del veintitrés (23) de enero de dos mil veinte (2020), Corte Constitucional, Magistrado Ponente Dr. Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/SU016-20.htm.

sino como ejemplares de una especie silvestre que cumple distintas funciones ecosistémicas que son tuteladas en atención al deber constitucional de protección al medio ambiente, y en el segundo, en cambio, los animales son reconocidos como seres que tienen un valor propio"[13].

En materia de las perspectivas frente a la protección de la fauna silvestre silvestre, la honorable Corte Constitucional ha interpretado un marco de protección desde dos aproximaciones que esta define como:

"Complementarias, pero no necesariamente pacíficas, puesto que parten de supuestos conceptuales y teóricos y de sensibilidades distintas que, en determinados eventos, pueden conducir a soluciones y respuestas diferentes frente a las problemáticas que plantea la protección de los animales. Así, por ejemplo, el ambientalismo reclama la consideración del ecosistema como un todo, desde una perspectiva sistémica y global, mientras que el animalismo parte del reconocimiento del valor intrínseco de los animales, al margen de su relevancia y de sus funciones ecosistémicas".

La Corte desarrolla en la Sentencia de Unificación SU-016 de 2020, dos perspectivas enfocadas en el oso andino:

1. Protección de los animales silvestres y del oso andino en tanto parte integral del medio ambiente

Frente a esta perspectiva indica la Corte que:

"el deber general de proteger el medio ambiente estatuido en la Constitución Política y en la legislación que la desarrolla, conlleva el deber de proteger la fauna silvestre. Los individuos de cada una de las especies son protegidos en tanto hacen parte de integral del medio ambiente, y en tanto contribuyen al funcionamiento del sistema en el que se encuentran insertados.

2. La protección de los animales silvestres en cuanto seres sintientes con valor propio. (Valor como individuos sintientes)

Frente a esta perspectiva de protección frente a la fauna silvestre silvestre, la Corte Constitucional ha indicado[14], que:

"los animales silvestres son objeto de protección jurídica en tanto individuos a los que el ordenamiento constitucional les reconoce un valor intrínseco, y en razón del cual existe una prohibición de maltrato y un imperativo de bienestar animal. De esta suerte, dentro del ordenamiento jurídico los animales son protegidos no solo en función de su aporte ecosistémico, sino en tanto seres sintientes, individualmente considerados".

De manera general, en precepto jurisprudencial, de igual forma ha recordado que:

"Los cambios normativos y jurisprudenciales también se han insertado en un ambiente político, cultural e intelectual en el que las problemáticas asociadas al reconocimiento de los animales como fines en sí mismos, cobran mayor importancia, tanto a nivel legal, como a nivel doctrinal y jurisprudencial. En ese contexto, por ejemplo ya desde 1975 autores como Peter Singer planteaban un debate sobre la necesidad de revaluar las prácticas que prescinden de la capacidad de los animales para sentir placer y dolor, y, desde otras vertientes conceptuales, autores como Tom Regan, Steven Wise, Martha Nussbaum, Will Kimlicka y Sue Donaldson postulan el valor intrínseco de los animales ya partir de consideraciones sobre la sintiencia abogan por posturas que más allá del bienestar animal se desenvuelvan en el ámbito de los derechos de los animales"[15].

Posturas que reconoce la Corporación Judicial[16] que han tenido importantes impactos sobre diferentes legislaciones, relacionando de manera directa el caso de la *"alusión a la dignidad de los seres vivos, como en la Constitución de Suiza, o mediante la conceptualización amplia de los denominados "derechos de la naturaleza" en las Constituciones de Bolivia o Ecuador".*

En relación con la misma garantía de protección a los animales, este tribunal se refirió frente a la interpretación que podría derivar erradamente frente a la inexistencia de protección de manera específica sobre la vida animal, con razón a la no inclusión taxativa en el texto superior; al respecto indicó que:

"*aunque la Carta Política no contiene un mandato específico del que se derive directamente el reconocimiento de los animales como individuos con valor propio, del entramado de principios, valores y derechos sí se infiere una obligación implícita de proteger a los animales como seres sintientes, que envuelve una prohibición de maltrato: primero, como el deber de protección del medio ambiente permea*

---

13 Sentencia SU-016 del veintitrés (23) de enero de dos mil veinte (2020), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/SU016-20.htm citando textualmente el artículo 248 del Decreto número 2811 del 18 de diciembre de 1974, "por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente", disponible en Sitio Web http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2811_1974.html.

14 *Sentencia SU-016 del veintitrés (23) de enero de dos mil veinte (2020), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/SU016-20.htm.*

15 *Sentencia SU-016 del veintitrés (23) de enero de dos mil veinte (2020), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/SU016-20.htm.*

16 *Sentencia SU-016 del veintitrés (23) de enero de dos mil veinte (2020), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/SU016-20.htm.*

todo el ordenamiento constitucional, y como los animales integran el medio natural, el bienestar animal constituye un estándar constitucional. Y segundo, la propia dignidad humana impone un principio de reconocimiento y de respeto hacia las demás formas de vida que tienen capacidad de sentir"[17].

PROHIBICIÓN AL MALTRATO ANIMAL EN LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991

La Corte Constitucional desde el primer momento ha relacionado que nuestra Carta Superior posee las características que un programa que no se limita a señalar los límites del poder público, sino que establece un deber positivo de garantizar la creación de un orden político, económico, social y justo para la totalidad de la población, preceptos fundamentados en el preámbulo constitucional así como en el artículo segundo de la misma Carta; tal y como lo ha reconocido el Alto Tribunal Constitucional[18]; fenómeno descrito acertadamente con posterioridad por la misma Corte[19].

La Corte Constitucional ha sido reiterativa en que estas disposiciones han definido:

"*un programa de acción político-jurídico que incluye al ambiente como escenario de nuestro Estado Social de Derecho, donde seres racionales, en ejercicio de su dignidad (artículo 12 C. P.), despliegan a su vez comportamientos dignos hacia los seres humanos y no humanos que comparten su espacio, como correlato de sus deberes relacionales"*[20].

En este sentido, la Carta del 91 constituyó un importante cambio de paradigma frente a la visión de los animales, pasando de un ordenamiento jurídico en que su observancia estaba orientada de manera plena a la concepción más clásica de la propiedad hacia un nuevo modelo, en que se reconoce el sentido social de la misma. No obstante, advierte la honorable Corte Constitucional en la misma providencia que este cambio de paradigma inició a darse desde la década de los setentas donde se avanzó en los "*imperativos de impedimentos del ambiente como patrimonio común*[21]*,con especial protección de los animales contra el sufrimiento y dolor*[22].

Frente a los avances en materia de las relaciones normativas de la sociedad colombiana con la naturaleza, la Carta Constitucional del 91 tuvo importantes impactos con la creación de una visión distinta, en torno a la creación de una visión ecológica de la propiedad privada, lo cual constituye una visión completamente nueva frente al papel de la misma. Cambio de perspectiva que ha llevado a la honorable Corte Constitucional a deducir que dejó como resultado la calificación de interés superior de protección del ambiente y la fauna silvestre, entendida esta en concepto del mismo tribunal como:

"un deber de resguardo de los animales contra el padecimiento, el maltrato y la crueldad. De la relación entre la naturaleza y los seres humanos se puede inferir el estatus moral de la vida animal y dotar de la capacidad de sufrimientos a los mismos, por ello se entiende que son seres sintientes que conllevan a una serie de obligaciones para los seres humanos, de cuidado y protección"[23].

A modo de conclusión, la honorable Corte Constitucional ha indicado en la misma providencia que:

"Del recorrido normativo y jurisprudencial relacionado con la obligación constitucional de protección del ambiente y la prohibición del maltrato animal, se pueden deducir dos conclusiones. En primer lugar, la jurisprudencia de esta Corporación

---

17 *Sentencia C-666 del treinta (30) de agosto de dos mil diez (2010), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Humberto Antonio Sierra Porto, disponible en Sitio Web, https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/C-666-10.htm, Citada por Sentencia SU016 del veintitrés (23) de enero de dos mil veinte (2020), Corte Constitucional, Magistrado Ponente Dr. Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/SU016-20.htm.*

18 *Entre otras, desde la Sentencia T-411 de 1992 del diecisiete (17) de mil novecientos noventa y dos (1992), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Alejandro Martínez Caballero, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1992/T-411-92.htm.*

19 *Sentencia C-045 del seis (6) de febrero dos mil diecinueve (2019), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Antonio José Lizarazo Ocampo, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2019/C-045-19.htm.*

20 *Sentencia C-666 del treinta (30) de agosto de dos mil diez (2010), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Humberto Antonio Sierra Porto, disponible en Sitio Web, https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/C-666-10.htm.*

21 *Artículo 1° del Decreto número 2811 del 18 de diciembre de 1974, "Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente" disponible en Sitio Web, http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2811_1974.html, el cual establece que "El ambiente es patrimonio común. El Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social. La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social".*

22 *Artículo 1° del Decreto número 2811 del 18 de diciembre de 1974, "Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente" disponible en Sitio Web, http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2811_1974.html, el cual establece que "El ambiente es patrimonio común. El Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social. La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social".*

23 *Sentencia T-095 del veinticinco (25) de febrero de dos mil dieciséis (2016), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Alejandro Linares Cantillo, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-095-16.htm.*

ha delineado el estándar constitucional de prohibición del maltrato animal como alcance de la obligación de protección a la diversidad e integridad del ambiente. Esta obligación deriva de una concepción que no es utilitarista, es decir, que no ve a los animales sencillamente como un recurso disponible para la satisfacción de las necesidades humanas, sino que son objeto de protección constitucional autónoma"[24].

Dicho esto, el mandato de proscripción del maltrato animal ya relacionado no se circunscribe de manera limitada a este pronunciamiento, en cuanto este ha sido reiterativo en múltiples sentencias[25].

PROBLEMÁTICA POR RESOLVER

BENEFICIOS DE LA INICIATIVA

LA INICIATIVA LEGISLATIVA, UNA PROPUESTA DE ENRIQUECIMIENTO DEL ORDENAMIENTO JURÍDICO VIGENTE, SUSTENTADO EN LA CONSTITUCIÓN

La Corte Constitucional, en ejercicio de su labor de intérprete de la Carta Superior, ha reconocido a la misma como una Constitución viviente, lo cual implica la posibilidad de avanzar de forma constante, tanto por la vía jurisprudencial, como por la vía legal, en el establecimiento de disposiciones de respeto de las garantías previstas por el texto constitucional; en este sentido el Alto Tribunal Constitucional refiriéndose a la garantía de respeto por las garantías en materia de respeto por la vida animal indicó que:

"Los contenidos de la regla constitucional de protección del ambiente y la prohibición del maltrato animal, dentro de un concepto de Constitución viviente, han sido desarrollados, perfilados o precisados entonces, de manera progresiva por la jurisprudencia constitucional y por el desarrollo legislativo aquí descrito, que hoy en día es un cuerpo armónico y uniforme que avanza en una protección cada vez mayor de los animales frente al maltrato".

Con la propuesta legislativa que se somete a consideración de este Congreso de la República se pretende enriquecer las garantías relacionadas con la protección de la fauna silvestre, que ven afectado su bienestar con razón a la intervención del hombre, con la habilitación de espacio para el tránsito de vehículos automotores y ferroviarios. En este sentido, la iniciativa legislativa se constituye en una herramienta con perspectivas de alto impacto en la protección de la fauna silvestre, elemento fundamental para la consolidación de la garantía real de protección prevista por nuestra Constitución Ecológica.

COLOMBIA, UN PAÍS BIODIVERSO RECONOCIDO COMO TAL POR EL MARCO LEGAL Y LA JURISPRUDENCIA CONSTITUCIONAL VIGENTE

Uno de los elementos importantes reconocidos por la Corte Constitucional en interpretación de la Carta Superior, es la condición de derecho fundamental para la existencia de la humanidad al medio ambiente[26], al respecto esta indico que:

"El planeta vivirá con esta o con otra biosfera dentro del pequeño paréntesis biológico que representa la vida humana en su existencia de millones de años, mientras que con nuestra estulticia sí se destruye la biosfera que ha permitido nacer y desarrollarse a nuestra especie estamos condenándonos a la pérdida de nuestra calidad de vida, la de nuestros descendientes y eventualmente a la desaparición de la especie humana. (...) Desde esta perspectiva la Corte ha reconocido el carácter ecológico de la Carta de 1991, el talante fundamental del derecho al medio ambiente sano y su conexidad con el derecho fundamental a la vida (artículo 11), que impone deberes correlativos al Estado y a los habitantes del territorio nacional".

Premisas que justifican, pero más aún demandan del establecimiento de reglas de aprovechamiento de bienes o recursos que hacen parte de nuestros ecosistemas, como lo es para el caso que nos interesa, los espacios destinados a la construcción de vías terrestres, como estrategia de conectividad; sin afectar su entorno, o siquiera mitigando al máximo posible su impacto; contribuyendo a su vez a la conservación de la condición de "megadiverso" de la que goza nuestro país; reconocimiento hecho por la misma Corporación[27] desde inicios de esta Constitución, con fundamento en un reconocimiento a su vez

---

24 *Sentencia T-095 del veinticinco (25) de febrero de dos mil dieciséis (2016), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Alejandro Linares Cantillo, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-095-16.htm.*

25 *Entre otras, en las sentencias T-146 del treintaiuno (31) de marzo de dos mil dieciséis (2016), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-146-16.htm, C-467 del treinta y uno (31) de agosto de dos mil dieciséis (2016)), Corte Constitucional, Magistrado Ponente Dr. Luis Guillermo Guerrero Pérez, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-467-16.htm, T-296 del veintidós (22) de mayo de dos mil trece (2013)), Corte Constitucional, Magistrado Ponente Dr. Mauricio González Cuervo, y T-095 del veinticinco (25) de febrero de dos mil dieciséis (2016), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Alejandro Linares Cantillo, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-095-16.htm.*

26 *Sentencia C-339 del siete (7) de mayo de dos mil dos (2002), Corte Constitucional, Magistrado Ponente doctor Jaime Araujo Rentería, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2002/C-339-02.htm.*

27 *Sentencia C-519 del veintiuno (21) de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994, Magistrado Ponente doctor Vladimiro Naranjo Mesa, disponible en Sitio Web https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1994/C-519-94.htm, Revisión constitucional de la Leyes 162 y 165 de 1994 "por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre Diversidad Biológica", hecho en Río de Janeiro el 5 de junio de 1992, disponibles respectivamente en http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0162_1994.html y https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=37807.*

hecho desde el ejecutivo; decisión fundamentada en las riquezas naturales particulares en la materia de nuestro Estado. Al respecto, indicó que,

"*Por su parte, Colombia es uno de los países que mayor interés debe tener respecto de los acuerdos internacionales en materia de biodiversidad. La razón es, por lo demás, sencilla: nuestro país ha sido reconocido a nivel mundial como uno de los centros biológicos de mayor diversidad. Sobre el particular, basta con remitirnos a la exposición de motivos suscrita por los ministros de Relaciones Exteriores y de Medio Ambiente, cuando presentaron ante el h. Congreso de la República el proyecto de ley correspondiente al Convenio de Diversidad ya referenciado. La información allí contenida da cuenta de la importancia de los recursos que se hallan en nuestro territorio, desafortunadamente desconocida e ignorada por la mayoría de los colombianos. Resulta pertinente, pues, transcribir los siguientes apartes:".*

Donde continúa por relacionar aportes de dicha intervención, citando entre otras premisas las siguientes:

"Países como Colombia, catalogados como 'megabiodiversos' no pueden darse el lujo de anular una de las ventajas comparativas más críticas en las relaciones internacionales y la economía del siglo XXI: los recursos genéticos y la Diversidad biológica. En muchos casos esta ventaja es absoluta cuando se trata de especies endémicas, es decir únicas y no repetidas en lugar alguno del Planeta (...).

"Colombia es uno de los 13 países del Planeta que concentran el 60 por ciento de la riqueza biológica. Ellos incluyen además Brasil, México, Perú, Australia, China, Ecuador, India, Indonesia, Madagascar, Malasia, Venezuela y Zaire. Nuestro país reúne aproximadamente el 10 por ciento de todas las especies animales y vegetales del globo, aunque representa menos del 1 por ciento de la superficie terráquea. Esta característica ubica al país en uno de los primeros lugares en diversidad de especies por unidad de área, y número total de especies.

"Un tercio de las 55.000 especies de plantas de Colombia son endémicas, lo que se considera una riqueza sin igual, equivalente al 10% del total identificado (Bundestag, 1990). El país cuenta, por ejemplo, con el 15% de las especies de orquídeas clasificadas mundialmente; con más de 2.000 plantas medicinales identificadas y con un número elevado de especies de frutos comerciales, silvestres o apenas localmente cultivados, que son comestibles o que pueden llegar a ser utilizados para el mejoramiento genético de especies cultivadas.

"En el país se han clasificado 338 especies de mamíferos, lo que representa un 8% del total de las conocidas en el Planeta; el 15% de las especies primates vivientes; 1.754 especies de aves (18%); y casi 3.000 vertebrados terrestres (...)".

AFECTACIÓN DE LA FAUNA SILVESTRE EN TERRITORIOS ALEDAÑOS A LAS VÍAS COLOMBIANAS; UNA AMENAZA A LA BIODIVERSIDAD EN COLOMBIA QUE EXIGE DE LA FIRME ACTUACIÓN DEL ESTADO.

ATROPELLAMIENTO DE ANIMALES SILVESTRES EN LAS VÍAS COLOMBIANAS, UNA PROBLEMÁTICA QUE EXIGE LA ACTUACIÓN DEL ESTADO EN SU CONJUNTO Y EL COMPROMISO REAL POR PARTE DEL LEGISLATIVO.

A través de oficio de respuesta ha radicado 20226050193221, de fecha 01 de junio de 2022, la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, dio respuesta a petición formulada por la Unidad de Trabajo Legislativo de la honorable Senadora Laura Ester Fortich, en este sentido se dio respuesta al oficio relacionado con la disponibilidad de registros de seguimiento al número de animales vertebrados que son objeto de atropellamiento en las vías colombianas, el conocimiento institucional frente a las vías con mayor grado de afectación a la vida animal y las medidas adoptadas para disminuir estas cifras, la institución indicó que

"No, actualmente se trabaja en el levantamiento de información de eventos de atropellamiento en las carreteras nacionales, sin embargo, este corresponde a un ejercicio de carácter voluntario por parte de los Concesionarios que se han querido sumar a la actividad, por lo cual los datos recolectados no provienen de todos los proyectos existentes, no presentan ningún carácter sistémico ni se realizan con una metodología de investigación que permita establecer cifras globales para el país. En consecuencia de lo anterior, no se han generado análisis respecto a las vías a cargo de la agencia que presenten mayor afectación sobre la vida animal, se destaca para este punto, que esta información requiere un estudio especializado que además de necesitar una base de datos robusta requiere análisis estadísticos que permitan establecer tendencias y correlación con diferentes variables tales como; épocas del año, coberturas aledañas, existencia de corredores ecológicos, ancho de la vía, entre otros. Finalmente, con respecto a las medidas adoptadas para disminuir las cifras de afectación no se cuenta con cifras base de atropellamiento en el país, sin embargo, se tienen avances en la implementación de pasos de fauna silvestre en las concesiones viales a cargo de la ANI, así con corte a 2021 se han desarrollado un aproximado de 217 pasos de fauna silvestre (se incluyen en el cálculo obras de drenaje adaptadas para el paso de fauna silvestre), y se estima que en el marco del desarrollo de los proyectos actualmente contratados, se construyan un total de 678 pasos de fauna silvestre, con lo cual se espera aportar a la disminución de eventos de atropellamiento en las carreteras concesionadas. Así mismo, la ANI seguirá trabajando de manera articulada con entidades del sector y la academia para fortalecer el marco normativo existente y

desarrollar procesos educativos para los diferentes actores que intervienen en la problemática".

En este sentido, no existe información clara frente al número de afectaciones a la vida animal en las vías colombianas, no obstante existen cifras aproximadas que han sido tomadas por instituciones de naturaleza privada y publicadas por medios de comunicación que permiten tener una visión de la magnitud del problema, al respecto el Periódico *El Tiempo*, (2021), dio a conocer cifras publicadas por el ITM (Instituto Tecnológico Metropolitano) de acuerdo con las cuales el número de animales afectados a través de este tipo de atropellamientos se calcula en millones de animales. Solo como marco de referencia se da a conocer que "en una investigación que lideró este profesor y realizada entre 2014 y 2019 en entre los municipios de Medellín, Envigado, El Retiro, La Ceja, La Unión, El Carmen de Viboral y Rionegro, se determinó un estimado de 575.284 animales atropellados en esa zona de estudio".

El Instituto Humboldt (2018) llamó la atención desde ese momento frente a las dificultades que implica para el conocimiento de la problemática en el caso de nuestro país, no sin antes advertir que el número puede ser muy alto, y relacionar que en el caso de los países donde poseen el registro la cifra es alarmante, al respecto coloca como cifra de ejemplificación, la de Brasil, donde las cifras estiman que este número sería de alrededor de 475 millones de animales afectados al año.

La inexistencia de cifras oficiales en el caso colombiano ya es punto de preocupación, sumado a que el análisis frente al porcentaje de vías que cuentan con garantías siquiera aceptable en materia de desarrollo de infraestructura y otras medidas tendientes a garantizar el respeto por la vida animal es realmente bajo, al respecto el mismo (Instituto Humboldt, 2018) indica que en Colombia se está iniciando a implementar medidas en departamentos como Antioquia, Cundinamarca o Cesar, siendo insuficientes hasta este momento los esfuerzos, teniendo de presente el amplio número de departamentos que posee nuestro país. Frente al mismo tema SEMANA RURAL, (2018) indicó que,

"Al año, en Estados Unidos, hay 253.000 accidentes de tránsito con animales implicados, según el Departamento Federal de Transporte y Administración de Autopistas. De estos, el 90 por ciento tiene que ver con atropellamiento de venados y se cree que el 50 por ciento de los accidentes entre la fauna silvestre y los vehículos pesados no son reportados. No se trata de un gato o un perro cruzando una autopista, esta misma fuente reporta que alrededor del Parque Nacional Saguaro (en el estado de Arizona) los carros atropellan 51.000 animales al año, de los cuales 1.400 son aves, 26.000 reptiles, 6.500 mamíferos y 17.000 anfibios. Esas cifras se traducen en la pérdida de individuos que podrían contribuir a la conservación de sus especies. No importa que estén en áreas protegidas, si hay vías cercanas o incluso en medio de la zona de reserva, los animales corren el riesgo de chocarse contra una máquina de 1,75 toneladas a una velocidad promedio de 112 km/h.

En Latinoamérica el problema es igual de grave según los estudios, además de que se sabe que hay un subregistro considerable. En Brasil, que tiene registros fiables desde 1999, se estima que los casos de atropellamiento de fauna silvestre corresponden a 1.775 especies de aves y 623 de mamíferos. Estamos hablando de la nación con mayor biodiversidad en el mundo.

Colombia es segunda en el mismo ranking, pero los estudios locales aún no alcanzan a dimensionar la magnitud de este fenómeno en todo el territorio nacional. "En Brasil llevan más de 20 años haciendo estudios en todas sus carreteras con todas las variables y estableciendo las especies con más atropellamiento. En Colombia esa información todavía la estamos levantando", explica Juan Carlos Jaramillo, docente e investigador del Instituto Tecnológico Metropolitano de Medellín, coordinador de la red colombiana de seguimiento de fauna silvestre atropellada (RECOSFA). La aplicación móvil que lleva el mismo nombre de la red es la que utilizan varios organismos oficiales para hacer el registro de animales atropellados en vías. Es un primer esfuerzo por recopilar datos y saber qué tanto está afectando el atropellamiento a la conservación de algunas especies".

En este sentido, es clara la existencia de una problemática, que exige de la adopción de medidas y políticas públicas que permitan superar este alto índice de afectación a la garantía constitucional relacionado con el goce de un ambiente sano; así como de respeto frente a la fauna silvestre, especies en alto grado de vulnerabilidad frente a circunstancias de atropellamiento en las vías del país.

ANIMALES ATROPELLADOS, UNA AMENAZA A LA BIODIVERSIDAD EN COLOMBIA

El atropellamiento y afectaciones en general en el territorio nacional frente a fauna silvestre silvestre es un fenómeno que definitivamente amenaza la biodiversidad colombiana, al respecto son múltiples las noticias que relacionan esta preocupante situación, una de ellas es la que fue relacionada por RCN Radio (2021), relacionada con el alto índice de afectación a zarigüeyas en las vías del país, especie animal que se encuentra dentro de los animales considerados en peligro de extinción, esto con razón a una evidenciada disminución en su población año tras año.

Situación similar, aunque en menores proporciones de atropellamiento se han presentado frente a otra especie, en vía de extinción; el tigrillo lanudo, hecho que fue documentado por el periódico *El Colombiano* (2021); hechos que tal y como lo documenta el mismo documento, no son aislados, sino que corresponden a uno entre múltiples casos que suceden a diario en las vías colombianas. Muestra de ello es una vez más el caso documentado por RCN Radio (2022), en un hecho más reciente

donde se relacionó la forma como un puma perdió la vida, especie que de igual forma ha experimentado una fuerte disminución en su presencia en América Latina, encontrándose de igual forma en peligro de extinción.

Este fenómeno, y el riesgo que implica esto para la biodiversidad colombiana, bien ha sido relacionado por *Semana Rural* (2018) indicó que "las especies atropelladas no son una plaga sino todo lo contrario, cada pérdida de un ejemplar podría significar un paso más hacia la extinción local"; en materia de cifras de atropellamiento a estas especies, indica que:

"Si bien no existe un monitoreo unificado y permanente para saber cuánta fauna silvestre se atropella en Colombia, estudios recientes muestran los primeros procesos de investigación en zonas estratégicas para la conservación de la fauna silvestre, como La Orinoquía, el Valle de Aburrá y el valle del río Magdalena.

De acuerdo con la fundación Panthera Colombia, la fauna silvestre silvestre atropellada en el valle del río Magdalena es de 45 individuos por kilómetro recorrido al año. En el Casanare, según la Fundación Cunaguaro, cinco osos meleros son atropellados semanalmente en la vía que comunica Yopal con Pore, un tramo de 80 kilómetros de carretera. En el valle de Aburrá, solo en la ladera del suroriente, se reportan 26 especies atropelladas de las 39 que habitan en este ecosistema. Los animales más atropellados, si se combinan los datos recopilados en diferentes regiones del país, son los osos meleros (hormigueros), las zarigüeyas, los osos palmeros, especies de serpientes y sapos, el zorro de monte, los armadillos y las aves".

Finaliza este artículo por relacionar que la zarigüeya, el oso melero, el zorro de monte, las aves y los reptiles son los animales más afectados por este fenómeno.

LA INFRAESTRUCTURA COMO HERRAMIENTA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE SILVESTRE EN LOS DIFERENTES TRAMOS VIALES DEL PAÍS

El desarrollo de infraestructura para la protección de la vida silvestre en el país sería una de las medidas que contribuiría de manera significativa a colocar a Colombia a la vanguardia del mundo en materia de protección a la vida animal. Las experiencias a nivel internacional son múltiples, así como su desarrollo a lo largo del mundo. Este tipo de estructuras son comúnmente conocidas como pasos de fauna silvestres sobre o bajo la vía, al respecto Escalona y Benítez (2021) define estos espacios como:

"pequeños y estrechos corredores, se trata de estructuras físicas fijas embebidas en un paisaje dinámico. Con una vida útil de unos 70 años, la localización y diseño de los pasos necesita acomodarse a la cambiante dinámica de las condiciones del hábitat y las poblaciones animales en el tiempo. Para que estas estructuras cumplan su función de conectores de hábitat, las estrategias de mitigación deben contemplarse a distintas escalas, a escala local (adyacente a los pasos) y a nivel de sitio y a una escala regional, viendo los impactos provenientes del desarrollo o perturbación"; al respecto, Escalona y Benítez, (2021) plantea algunas de las alternativas que existen dependientes las necesidades propias de cada territorio así.

Ejemplos de estructuras que funcionan como pasos de fauna silvestre: A) caja de losa, B) paso superior de fauna silvestre, C) viaducto, D) paso inferior de fauna silvestre, E) puente".



Con respecto a este tipo de estructuras, en igual sentido se han planteado otras definiciones que de igual forma contribuyen a la interpretación de lo que se plantea con la iniciativa legislativa, al respecto Animal - *La Revista* (2017) definió este tipo de estructuras como *"estructuras artificiales que permiten a los animales cruzar barreras generadas por las obras civiles. Pueden ser túneles, puentes elevados, tendidos de cable, escalerillas, e incluso en algunas obras como embalses se pueden diseñar escaleras para peces";* información proporcionada con fundamento en declaraciones dadas por José Fernando Navarro, biólogo e investigador asociado al grupo medio ambiente y sociedad de la universidad de Antioquia.

A continuación algunos ejemplos de viaductos y otras formas de infraestructura que contribuyen a la preservación de la vida animal en diferentes vías a nivel nacional e internacional.



Banff National Park Alberta, Canadá, - vía Joel Sartore[28]

28 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta", pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.*



Vía trans-canadiense[29]



Bélgica. - Vía reddit[30]



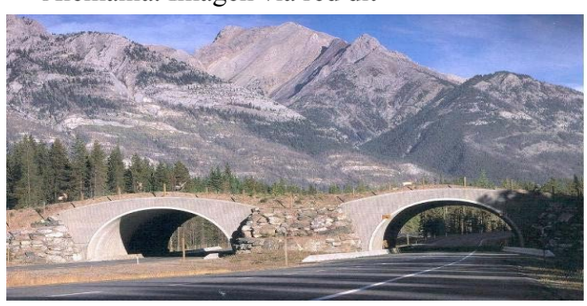
Holanda – Cruce para animales silvestres[31]



Países Bajos. Imagen vía reddi[32]



Alemania. Imagen vía red dit[33]



Banff National Park. Alberta, Canadá. Imagen vía Reddit[34]



Paises Bajos.- vía Izismile[35]



Christmas Island, Australia. - vía Christmas Island National Park[36]

---

29 *Imagen tomada del portal "Debate", 10 ingeniosos "puentes para animales" 16 de marzo de 2017, disponible en Sitio Web https://www.debate.com.mx/mundo/10-ingeniosos-puentes-para-animales-20170316-0240.html.*

30 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta", pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.*

31 *Imagen tomada del portal "Pnadacurioso" 10+ Puentes y cruces para animales que salvan a miles de ellos cada año, disponible en Sitio Web https://www.boredpanda.es/puentes-cruces-animales/?utm_source=google&utm_medium=organic&utm_campaign=organic.*

32 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta", pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.*

33 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta", pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.*

34 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta", pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.*

35 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta", pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.*

36 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta",*



Washington. Imagen vía Bruce Fingerhood[37]



Alemania – Autopista[38]



Colombia[39]



Colombia - Meta[40]



Colombia - Medellín[41]

DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO

De conformidad con lo previsto en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, se manifiesta que el presente proyecto de ley contiene disposiciones de carácter general, abstracto e impersonal y, en consecuencia, no genera un beneficio particular, directo, actual o específico para los Congresistas ni para sus cónyuges, compañeros permanentes o parientes dentro de los grados previstos en la ley.

La iniciativa crea una Política Pública de Protección a la Fauna silvestre Silvestre en las vías terrestres del país de obligatorio cumplimiento a todas las entidades del sector transporte, y demás entidades (entes territoriales) e instituciones expresamente previstas en esta ley, sin establecer tratamientos diferenciales en favor de personas determinadas ni afectar situaciones jurídicas individuales previamente consolidadas.

Lo anterior se expresa sin perjuicio del deber que asiste a cada Congresista de evaluar autónomamente la existencia de eventuales conflictos de interés conforme a las circunstancias particulares de cada caso.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO 1°. *OBJETO.* La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección a la fauna silvestre silvestre en las vías de las redes carretera y férrea del país como medida tendiente a evitar y mitigar el atropellamiento de fauna silvestre silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas, se fortalece el Régimen de responsabilidades de las entidades del sector transporte, de vías nacionales y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 2°. *ÁMBITO DE APLICACIÓN.* La Política Pública de Protección a la Fauna

pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.

37 *Imagen tomada del portal "cultura inquieta", pasos de autopista seguros para animales, 6 de mayo de 2017, disponible en Sitio Web https://culturainquieta.com/es/arte/diseno/item/11619-pasos-de-autopista-seguros-para-animales.html.*

38 *Imagen tomada del portal "Debate", 10 ingeniosos "puentes para animales" 16 de marzo de 2017, disponible en Sitio Web https://www.debate.com.mx/mundo/10-ingeniosos-puentes-para-animales-20170316-0240.html.*

39 *Imagen tomada de página Web de Agencia Nacional de Infraestructura ANI, "pasos de fauna, infraestructura pensada para el bienestar de todos" Aguachica Cesar 2016, disponible en Sitio Web https://www.ani.gov.co/pasos-de-fauna-infraestructura-pensada-para-el-bienestar-de-todos-0.*

40 *Imagen tomada de Cormacarena, El Meta ahora cuenta con 17 pasafaunas para el cruce seguro de animales silvestres, 22 de junio de 2021, disponible en Sitio Web https://www.cormacarena.gov.co/el-meta-ahora-cuenta-.*

41 *Imagen tomada de portal "Animal – La revista, pasos de fauna, viva el desarrollo, pero con seguridad para todos, 04 de abril de 2017, disponible en Sitio Web https://animalrevista.com/pasos-fauna-seguros/#.YtS7kXaZPrd.*

Silvestre Silvestre en las vías terrestres del país, es de obligatorio cumplimiento a todas las entidades del sector transporte, y demás entidades (entes territoriales) e instituciones expresamente previstas en esta ley, sus contratistas de obra, interventoría y concesionarios y sector que intervienen en las etapas de formulación de los proyectos viales terrestres y férreos en los cuales comprende la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, así como la consecución que los lineamientos se materialicen en la construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento; así como a las demás entidades e instituciones expresamente previstas en esta ley; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre silvestre del país.

ARTÍCULO 3°. ***POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE SILVESTRE EN LAS VÍAS TERRESTRES DEL PAÍS.*** Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente ley, el Estado colombiano, en los siguientes seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, establecerán la política el respeto por el desarrollo adecuado de la fauna silvestre silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores.

ARTÍCULO 4°. ***LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE SILVESTRE EN LAS VÍAS TERRESTRES DEL PAÍS.*** La política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país contemplará siquiera como mínimo los siguientes lineamientos:

I. Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de:

i. Restricciones de movimiento a los animales que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores.

ii. Fragmentación de ecosistemas, pérdida de hábitat y afectación de rondas hídricas y cuerpos de agua ocasionadas por infraestructura de las redes viales carretera y férrea. Para lo cual se deberá identificar de manera particular el impacto de la fragmentación de ecosistemas y pérdida de conectividad en el atropellamiento de fauna silvestre con el fin de fundamentar la inclusión de soluciones de diseño, trazado, tecnológicas y de ingeniería o medidas de manejo efectivas para evitar y mitigar este impacto.

iii. Deterioro de la calidad del hábitat por cambios microambientales, contaminación, ruido, luz artificial o similares, ocasionados por el tránsito de vehículos automotores.

iv. Atracción de animales con razón a la creación de hábitats o corredores artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento.

v. Cualquier otra consecuencia del libre tránsito de vehículos por espacios donde se registre un impacto significativo sobre la vida de animales silvestres.

II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir los atropellos de animales en las redes carretera y férrea del país, incluyendo desde su diseño la construcción de pasos de fauna silvestre, la instalación de señalización adecuada, medidas para incidir en el comportamiento de los conductores y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de animales en la vía.

III. Se fijarán obligaciones específicas y razonables sobre cada uno de los actores responsables de la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de los diferentes tramos viales de las redes carretera y férrea del país; relacionadas con la protección de la vida animal.

IV. Se instaurará una zonificación que incluya áreas de exclusión y corredores de conectividad ecológica, bajo criterios científicos y técnicos, tendientes a garantizar la conservación de los hábitats dentro de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de las redes carretera y férrea, en su área de influencia.

V. Se promoverá la investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras que ayuden a prevenir afectaciones sobre la vida silvestre en las vías de las redes férrea y carreteras colombianas. Estas tecnologías podrán incluir sistemas de alerta temprana para evitar atropellamientos en las vías, dispositivos de teledetección para monitorear especies, entre otros. Se propenderá por la colaboración entre instituciones académicas, entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y empresas privadas para avanzar en el desarrollo y la aplicación de estas tecnologías.

VI. Se implementarán incentivos a las unidades productivas, organizaciones y comunidades que implementen prácticas y proyectos encaminados a la protección y conservación de los animales silvestres en las vías del país. Dichas prácticas y proyectos deben estar acompañados por expertos en la materia, así como aprobados por las autoridades ambientales competentes. Estos incentivos pueden incluir, entre otros, beneficios fiscales, apoyo técnico, sellos de compromiso con la protección de la fauna

silvestre silvestre y reconocimiento público orientado a fomentar el compromiso con la conservación de la naturaleza.

VII. Se dispondrán programas de rescate y rehabilitación de animales silvestres que hayan resultado afectados por atropellamiento u otras actividades humanas; o que se encuentren en situación de vulnerabilidad. Para la operatividad de esta medida se sugiere la articulación y contribución a la financiación de los CAV (Centros de Atención y Valoración) y CAVR (Centros de Atención, Valoración y Rehabilitación) de fauna silvestre silvestre establecidos mediante Resolución número 2064 de 2010 de Minambiente, *por la cual se reglamentan las medidas posteriores a la aprehensión preventiva, restitución o decomiso de especímenes de especies silvestres de Fauna silvestre y Flora Terrestre y Acuática y se dictan otras disposiciones*, o aquella que haga sus veces.

VIII. Se fomentará la conformación de alianzas estratégicas entre entidades públicas y privadas; así como con organizaciones de la sociedad civil, tendientes a garantizar la conservación e implementación de proyectos de conservación de la vida silvestre en el área de influencia de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de transporte de las redes férrea o carretera. Estas asociaciones tendrán como objetivo sumar esfuerzos, recursos y conocimientos para lograr resultados de conservación de la vida silvestre más efectivos y sostenibles.

IX. Se instituirá un sistema de seguimiento a las medidas adoptadas en la política pública, así como en esta ley, tendiente a determinar los efectos de las mismas y los ajustes razonables que resulten necesarios para mejorar los impactos de las mismas sobre la protección de la vida animal silvestre.

X. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en colaboración con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y las Entidades Territoriales, desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales.

XI. El objetivo de estas campañas es destacar la importancia de proteger y respetar la fauna silvestre silvestre en las vías de las redes férrea y carretera del país. Para alcanzar esta meta, las campañas se difundirán a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.

XII. Se promoverá la colaboración entre entidades gubernamentales, organizaciones ambientales, empresas privadas y la comunidad en general para garantizar el éxito de la política pública de protección a la fauna silvestre silvestre.

Se considerarán criterios ambientales, como los incorporados en los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial para Colombia adoptados por el Ministerio de Transporte en la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de vías de las redes carretera y férrea del país, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los ecosistemas y la fauna silvestre silvestre.

ARTÍCULO 5°. ***INFRAESTRUCTURA PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA ANIMAL.*** La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura de las redes viales carretera y férrea del país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de contratistas de obra e interventoría y concesionarios viales. Dichos lineamientos y compromisos se orientarán al establecimiento de medidas efectivas para la protección de la vida silvestre, la cual podrá incluir, entre otras:

1. La construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares específicamente diseñadas para la protección de la fauna silvestre.
2. La implementación de puntos de atención y rescate para animales víctimas de atropellamiento, en el área de influencia del proyecto de la red vial o férrea.

Parágrafo 1°. Con el fin de contar con información para la toma de decisiones y la incorporación de soluciones de diseño trazado, tecnológicas y de ingeniería e infraestructura para la protección de la vida animal en proyectos de la red vial carretera y férrea, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en los dieciocho (18) meses posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley actualizará los términos de referencia para proyectos lineales de infraestructura de transporte.

Parágrafo 2°. Mantenimiento de la infraestructura. En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la vida animal estará a cargo de los administradores de la vía de la red férrea o carretera donde se encuentre ubicada dicha obra bien sea el Instituto Nacional de Vías, la ANI o los entes territoriales por medio de sus contratistas de obra o interventoría o concesionarios según corresponda.

Parágrafo 3°. Elaboración de Lineamientos Técnicos. El Ministerio de Transporte, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, con la participación de las demás

instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura de la red carretera y férrea en el país, tendrán un plazo máximo de 12 meses a partir de la sanción de la presente Ley, para la elaboración de los lineamientos técnicos de los que versa el presente artículo.

Parágrafo Transitorio. Los contratistas de obra e interventoría y los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial de las redes carretera y férrea deberán asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en el área de influencia de dichos proyectos.

ARTÍCULO 6°. ***REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE ANIMALES AFECTADOS POR ATROPELLAMIENTO***. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (INVIR) o aquellas que hagan sus veces, fortalecerán el aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística para conformar el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre Silvestre, que incluirá reportes de atropellamiento y de presencia de fauna silvestre en las redes viales carretera y férrea, los cuales serán alimentados con el apoyo de los contratistas de obra, interventoría contratados por entidades sectoriales y concesionarios, el cual tendrá por objetivo determinar el grado de afectación a la vida animal en las vías del territorio nacional. Por su parte, los entes territoriales del orden departamental, distrital y municipal podrán aportar datos y acceder a la información procesada en el Registro Único Nacional.

El aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística, serán robustecidos mediante la incorporación de las recomendaciones técnicas que disponga el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que la toma de decisiones sobre atropellamiento permita contar con información de calidad para la incorporación de soluciones de trazado, diseño e ingeniería en infraestructura en los modos terrestre carretero y férreo actualmente en operación o funcionamiento y en proceso de diseño y construcción para la evitación y mitigación del efecto barrera y el atropellamiento de fauna silvestre, así como para la evaluación del impacto de las medidas adoptadas en las redes vial carretera y férrea en el país.

Parágrafo 1°. Se deberá garantizar la interoperabilidad de la herramienta Sukubun con el Sistema de Información Ambiental de Colombia (SIAC), el Sistema de Información de Biodiversidad (SIB) y el Sistema Nacional de Información de Carreteras del Ministerio de Transporte (SINC), así como el acceso a la información de dicha plataforma por parte de las entidades territoriales, autoridades ambientales, la ciudadanía, centros de investigación y universidades. Así mismo, se podrá hacer articulación con organizaciones y entidades que dispongan de registros históricos de atropellamiento o reportes de presencia de fauna silvestre silvestre en las redes viales carreteras y férreas para el acceso a dicha información.

Parágrafo 2°. Se deberá integrar la información disponible en el aplicativo desarrollado por ANI para la detección de atropellamiento de fauna silvestre y la operación se centralizará en el aplicativo Sukubun. Esta información se complemk

ARTÍCULO 7°. ***MONITOREO Y EVALUACIÓN CONTINUA.*** El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (INVIR) o aquellas que hagan sus veces, implementará un sistema de monitoreo continuo de las vías a su cargo, para evaluar el impacto de las medidas de protección a la fauna silvestre silvestre que empleará como insumo la información del Registro único Nacional de animales afectados por atropellamiento en la etapa de operación o funcionamiento de las vías. Contratistas de obra, interventoría contratados por entidades sectoriales y territoriales y concesionarios estarán obligados a presentar informes semestrales a Invías y ANI sobre la implementación de las medidas y los resultados obtenidos, o trimestrales para los contratos cuya duración sea inferior a seis meses, los cuales serán de acceso público.

ARTÍCULO 8°. ***SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA***. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los administradores de la red vial nacional en pro de preservar las especies. Para conformar este inventario se deberá considerar la información disponible en el aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística de que trata el artículo 7°.

Parágrafo. En virtud de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y demás entidades pertinentes brindarán su asesoría, ayuda, acompañamiento y servicios en la conformación del inventario, para que de esta forma, la información obtenida quede georreferenciada en los mapas del país al igual que puedan estar al acceso del público a través de los medios tecnológicos que el ministerio y el instituto consideren.

ARTÍCULO 9°. ***VIGENCIA Y DEROGATORIA.*** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Con fundamento en el análisis jurídico, técnico realizado al Proyecto de Ley, se propone el presente pliego de modificaciones, orientado a precisar el alcance de la iniciativa, fortalecer su coherencia normativa y garantizar su adecuada implementación.

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
TITULO: *"Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".*	***TITULO:*** *Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres y férreas del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida silvestre,* conformar ~~*el registro nacional de animales atropellados*~~ *el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres y férreas del país*".	Se hace una modificación en el título, toda vez que en el desarrollo del artículo 6º el cual presentaba ambigüedad, se organizó en la conformación del Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre en Vías Colombianas.
ARTÍCULO 1°. *OBJETO*. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección a la fauna silvestre en las vías de las redes carretera y férrea del país como medida tendiente a evitar y mitigar el atropellamiento de fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas, se fortalece el régimen de responsabilidades de las entidades del sector transporte, de vías nacionales y se dictan otras disposiciones.	**ARTÍCULO 1°. *OBJETO.*** La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección a la fauna silvestre en las redes viales ~~las vías de las redes carretera~~ y férreas del país como medida tendiente a evitar y mitigar el atropellamiento de la fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores y ferroviarios; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se conforma el r~~egistro nacional de animales atropellados en vías colombianas~~ Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre Silvestre en Vías Colombianas, ~~se fortalece el régimen de responsabilidades de las entidades responsables de administrar las vías en el país sector transporte, de vías nacionales~~ y se dictan otras disposiciones.	Se modifica la iniciativa en el entendido que se debe enfocar en las redes viales y férreas del país, toda vez que en Colombia se tiene la red vial nacional que se comprende de Vías de la Red Vial Primaria o de primer orden o arteriales, se caracterizan por ser grandes corredores nacionales que conectan ciudades, departamentos, fronteras y puertos, las entidades responsables son: la Nación, principalmente a través de Invías y ANI, según corresponda; Red Vial de Segundo Orden o secundarias, se caracteriza por conectar cabeceras municipales entre sí o con la red primaria, las entidades responsables: principalmente son los departamentos, pero también pueden existir vías a cargo de la Nación; Red Vial de tercer orden o veredales (terciarias), que se caracteriza porque comunica cabeceras municipales con veredas y zonas Rurales o conecta veredas entre sí, las entidades responsables son: los municipios, departamentos o Nación, según la titularidad y responsabilidad del tramo. (Ley 1228 de 2008 - Decreto número 2245 de 2023). Se quita el fortalecimiento del régimen de responsabilidades ya que no se hace un desarrollo de responsabilidades en el articulado del proyecto de ley, no existe creación de deberes sancionables ni consecuencias por incumplimiento. Dejarlo enunciado en el objeto contraría la correspondencia que exigen el artículo 169 de la Constitución.

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
ARTÍCULO 2°. ***ÁMBITO DE APLICACIÓN.*** La Política Pública de Protección a la Fauna Silvestre en las vías terrestres del país, es de obligatorio cumplimiento a todas las entidades del sector transporte, sus contratistas de obra, interventoría y concesionarios que intervienen en las etapas de planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento; así como a las demás entidades e instituciones expresamente previstas en esta ley; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre del país.	**ARTÍCULO 2°.** ***ÁMBITO DE APLICACIÓN.*** La Política Pública de Protección a la Fauna Silvestre en las redes viales y férreas del país ~~vías terrestres del país~~, es de obligatorio cumplimiento a todas las entidades del sector transporte, y demás entidades (entes territoriales) e instituciones expresamente previstas en esta ley, sus contratistas de obra, interventoría y concesionarios y sector que intervienen en las etapas de formulación de los proyectos viales terrestres y férreos en los cuales comprende la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, así como la consecución que los lineamientos se materialicen en la construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento; así como a las demás entidades e instituciones expresamente previstas en esta ley; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre del país.	Se modifica el presente artículo de conformidad con lo expresado en la modificación del título y del artículo 1º, se establece que la política debe darse desde la formulación de los proyectos.
ARTÍCULO *3°.* ***POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE EN LAS VÍAS TERRESTRES DEL PAÍS.*** Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente ley, el Estado colombiano, en los siguientes seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, establecerán la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de la fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores.	**ARTÍCULO 3°.** ***POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE ~~SILVESTRE~~ EN LAS VÍAS TERRESTRES DEL PAÍS.*** Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente ley, el Estado colombiano, en los siguientes seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte y de Educación, establecerán la política pública de protección a la fauna silvestre en las ~~vías terrestres~~ las redes viales y férreas del país como medida tendiente a garantizar el respeto por ~~el desarrollo adecuado de~~ la fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores y ferroviarios.	Se modifica incluyendo al Ministerio de Educación que es el sector que establece la Política de Educación Ambiental en el país, se modifica de conformidad con la modificación del artículo 1º y se adiciona la expresión ferroviarios, ya que la política no es solo a vehículos, sino a ferrocarriles.
ARTÍCULO 4°. ***LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE EN LAS VÍAS TERRESTRES DEL PAÍS.*** La política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país contemplará siquiera como mínimo los siguientes lineamientos: I. Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de: *i.* Restricciones de movimiento a los animales que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores. *ii.* Fragmentación de ecosistemas, perdida de hábitat y afectación de rondas hídricas y cuerpos de agua ocasionadas por infraestructura de las redes viales carretera y férrea. Para lo cual se deberá identificar	**ARTÍCULO 4°.** ***LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE EN LAS VÍAS ~~TERRESTRES~~ DEL PAÍS.*** La política pública de protección a la fauna silvestre en las redes viales y férreas del país ~~vías terrestres del país~~ contemplará ~~siquiera~~ como mínimo los siguientes lineamientos: *I.* Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de: *i.* Restricciones de movimiento a la fauna silvestre ~~los animales~~ que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores y ferroviarios. *ii.* Fragmentación de ecosistemas, pérdida de hábitat y afectación de rondas hídricas y cuerpos de agua ocasionadas por infraestructura ~~de~~ redes viales y férreas del país ~~las redes viales carretera~~	Se ajusta la identificación de la fragmentación sobre los instrumentos normativos existentes, como son los Estudios de Impacto Ambiental, medidas de Manejo Ambiental, y del Adaptación de la Guía Ambiental PAGA, de los proyectos viales, según su estructuración. Se quita el beneficio fiscal, ya que esto generaría un impacto fiscal, que debe llevar un estudio frente a qué tributo pudiera enfocarse y qué sector debería aplicarlo. Se ajusta sobre la operatividad y manejo de los CAV y CAVR ya que son funciones de las Autoridades Ambientales que se encuentran en la Ley y son de su competencia.

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
de manera particular el impacto de la fragmentación de ecosistemas y pérdida de conectividad en el atropellamiento de fauna silvestre con el fin de fundamentar la inclusión de soluciones de diseño, trazado, tecnológicas y de ingeniería o medidas de manejo efectivas para evitar y mitigar este impacto.	~~y férrea. Para lo cual se deberá identificar de manera particular el impacto de la fragmentación de ecosistemas y pérdida de conectividad en el atropellamiento de fauna silvestre con el fin de fundamentar la inclusión de soluciones de diseño, trazado, tecnológicas y de ingeniería o medidas de manejo efectivas para evitar y mitigar este impacto~~ Para lo cual se deberá establer criterios técnicos donde se identifique la pérdida de concetividad producto del apropellamiento de fauna silvestre en los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de los proyectos sujetos a licencia ambiental, y los que no, se deberá establecer en su medidas de manejo ambiental y/o en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental PAGA.	Se quita el Ministerio de Cultura ya que el Ministerio de Educación es quien formula la política de educación ambiental en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Y se ajusta de conformidad con las modificaciones de los artículos precedentes.
iii. Deterioro de la calidad del hábitat por cambios microambientales, contaminación, ruido, luz artificial o similares, ocasionados por el tránsito de vehículos automotores.	*iii.* Deterioro de la calidad del hábitat por cambios microambientales, contaminación, ruido, luz artificial o similares, ocasionados por el tránsito de vehículos automotores y ferroviarios.	
iv. Atracción de animales con razón a la creación de hábitats o corredores artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento.	*iv.* Atracción de fauna silvestre con razón a la creación de hábitats o corredores artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento.	
v. Cualquier otra consecuencia del libre tránsito de vehículos por espacios donde se registre un impacto significativo sobre la vida de animales silvestres.	*v.* Cualquier otra consecuencia por el libre tránsito de vehículos automotores y ferroviarios en espacios donde se registre un impacto significativo sobre la vida de la fauna silvestre ~~animales silvestres.~~	
II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir los atropellos de animales en las redes carretera y férrea del país, incluyendo desde su diseño la construcción de pasos de fauna silvestre, la instalación de señalización adecuada, medidas para incidir en el comportamiento de los conductores y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de animales en la vía.	II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir ~~los atropellos~~ el atropellamiento de la fauna silvestre ~~animales~~ en las redes viales y férreas del país ~~redes carretera y férrea del país~~, ~~incluyendo desde su diseño la construcción de pasos de fauna silvestre, la instalación de señalización adecuada, medidas para incidir en el comportamiento de los conductores y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de animales en la vía,~~ que se deberán incluir desde la formulación de los proyectos viales, diseños para la construcción de pasos de fauna silvestre, la instalación de señalización adecuada y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de fauna en las distintas vías.	
III. Se fijarán obligaciones específicas y razonables sobre cada uno de los actores responsables de la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de los diferentes tramos viales de las redes carretera y férrea del país; relacionadas con la protección de la vida animal.	III. Se fijarán obligaciones específicas y razonables sobre cada uno de los actores responsables desde la etapa de formulación de los proyectos viales y férreos los cuales comprenden la ~~de~~ la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, así como la consecución que los lineamientos se materialicen en la construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de los diferentes tramos viales de las redes carretera y férrea del país; relacionadas con la protección de la vida animal.	

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
IV. Se instaurará una zonificación que incluya *áreas* de exclusión y corredores de conectividad ecológica, bajo criterios científicos y técnicos, tendientes a garantizar la conservación de los hábitats dentro de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de las redes carretera y férrea, en su *área* de influencia.	IV. Se ~~instaurará~~ fijará una zonificación ~~que incluya áreas de exclusión y~~ de los corredores de conectividad ecológica, bajo criterios científicos, ~~tendientes a garantizar la conservación de los hábitats dentro de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de las redes carretera y férrea, en su área de influencia.~~ En las áreas donde se desarrollen los proyectos viales y su área de influencia, para excluir cualquier actividad que pueda generar una alteración de hábitats de fauna silvestre.	
V. Se promoverá *la* investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras que ayuden a prevenir afectaciones sobre la vida silvestre en las vías de las redes férrea y carreteras colombianas. Estas tecnologías podrán incluir sistemas de alerta temprana para evitar atropellamientos en las vías, dispositivos de teledetección para monitorear especies, entre otros. Se propenderá *por la* colaboración entre instituciones académicas, entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y empresas privadas para avanzar en el desarrollo y la aplicación de estas tecnologías.	V. Se promoverá la investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras que ayuden a prevenir afectaciones sobre la fauna ~~vida~~ silvestre en las redes viales y férreas del país ~~vías de las redes férrea y carreteras colombianas~~. Estas tecnologías podrán incluir sistemas de alerta temprana para evitar atropellamientos en las ~~vías~~ redes viales y férreas del país, dispositivos de teledetección para monitorear especies, entre otros. Se propenderá por la colaboración entre instituciones académicas, entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y empresas privadas para avanzar en el desarrollo y la aplicación de estas tecnologías.	
VI. Se implementarán incentivos a las unidades productivas, organizaciones y comunidades que implementen prácticas y proyectos encaminados a la protección y conservación de los animales silvestres en las vías del país. Dichas prácticas y proyectos deben estar acompañados por expertos en la materia, así como aprobados por las autoridades ambientales competentes. Estos incentivos pueden incluir, entre otros, beneficios fiscales, apoyo técnico, sellos de compromiso con la protección de la fauna silvestre y reconocimiento público orientado a fomentar el compromiso con la conservación de la naturaleza.	VI. Se implementarán incentivos a ~~las unidades productivas, organizaciones y comunidades,~~ la comunidad en general y/u organizaciones que implementen prácticas y proyectos encaminados a la protección y conservación de ~~los animales silvestres~~ la fauna silvestre en las vías del país. Dichas prácticas y proyectos deben ~~estar acompañados por expertos en la materia, así como aprobados~~ ser orientadas por las autoridades ambientales competentes. Estos incentivos pueden incluir, entre otros, ~~beneficios fiscales~~, apoyo técnico, sellos de compromiso con la protección de la fauna silvestre y reconocimiento público orientado a fomentar el compromiso con la conservación de la naturaleza.	
VII. Se dispondrán programas de rescate y rehabilitación de animales silvestres que hayan resultado afectados por atropellamiento u otras actividades humanas; o que se encuentren en situación de vulnerabilidad. Para la operatividad de esta medida se sugiere la articulación y contribución a la financiación de los CAV (Centros de Atención y Valoración) y CAVR (Centros de Atención, Valoración y Rehabilitación) de fauna silvestre establecidos mediante Resolución número 2064 de 2010 de Minambiente "Por la cual se reglamentan las medidas posteriores a la aprehensión preventiva, restitución o decomiso de especímenes de especies silvestres de Fauna silvestre y Flora Terrestre y Acuática y se dictan otras disposiciones" o aquella que haga sus veces.	VII. Se dispondrán programas de rescate y rehabilitación de la fauna ~~animales~~ silvestres en las Autoridades Ambientales del área de influencia de los proyectos viales y ferroviarios en el país, sobre la fauna silvestre que hayan resultado afectados por atropellamiento u otras actividades humanas; o que se encuentren en situación de vulnerabilidad. ~~Para la operatividad de esta medida se sugiere la articulación y contribución a la financiación de los CAV (Centros de atención y valoración) y CAVR (Centros de atención, valoración y rehabilitación) de fauna silvestre silvestre establecidos mediante Resolución número 2064 de 2010 de Minambiente, por la cual se reglamentan las medidas posteriores a la aprehensión preventiva, restitución o decomiso de especímenes de especies~~	

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
	~~silvestres de Fauna silvestre y Flora Terrestre y Acuática y se dictan otras disposiciones" o aquella que haga sus veces~~.	
VIII. Se fomentará la conformación de alianzas estratégicas entre entidades públicas y privadas; así́ como con organizaciones de la sociedad civil, tendientes a garantizar la conservación e implementación de proyectos de conservación de la vida silvestre en el *área* de influencia de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de transporte de las redes férrea o carretera. Estas asociaciones tendrán como objetivo sumar esfuerzos, recursos y conocimientos para lograr resultados de conservación de la vida silvestre más efectivos y sostenibles.	VIII. Se fomentará la conformación de alianzas estratégicas entre entidades públicas y privadas; así como con organizaciones de la sociedad civil, tendientes a garantizar la conservación e implementación de proyectos de conservación de la fauna silvestre ~~vida silvestre~~ en el área de influencia de los ~~territorios donde se emplace el~~ proyecto o la infraestructura de transporte de las redes viales y férreas del país ~~redes férrea o carretera~~. Estas asociaciones tendrán como objetivo sumar esfuerzos, recursos y conocimientos para lograr resultados de conservación de la fauna silvestre ~~vida silvestre~~ más efectivos y sostenibles.	
IX. Se instituirá un sistema de seguimiento a las medidas adoptadas en la política pública, así́ como en esta ley, tendiente a determinar los efectos de las mismas y los ajustes razonables que resulten necesarios para mejorar los impactos de las mismas sobre la protección de la vida animal silvestre.	IX. Se instituirá un sistema de seguimiento a las medidas adoptadas en la presente política pública, ~~así como en esta ley~~, tendiente a determinar los efectos de las mismas y los ajustes razonables que resulten necesarios para mejorar los impactos de ~~las mismas~~ sobre la protección de la Fauna silvestre ~~vida animal silvestre~~	
X. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en colaboración con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (Inv*í*as) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y las Entidades Territoriales, desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales. El objetivo de estas campañas es destacar la importancia de proteger y respetar la fauna silvestre en las vías de las redes férrea y carretera del país. Para alcanzar esta meta, las campañas se difundirán a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.	X. El Ministerio de Educación ~~las Culturas, las Artes y los Saberes,~~ en conjunto ~~colaboración~~ con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y las Entidades Territoriales, desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales. El objetivo de estas campañas es destacar la importancia de proteger y respetar la fauna silvestre ~~silvestre~~ en las redes viales y férreas del país ~~vías de las redes férrea y carretera del país~~. Para alcanzar esta meta, las campañas se deberán estructurar de tal forma que se puedan difundir ~~se difundirán~~ a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.	
XI. Se promoverá la colaboración entre entidades gubernamentales, organizaciones ambientales, empresas privadas y la comunidad en general para garantizar el *éxito* de la política pública de protección a la fauna silvestre. Se considerarán criterios ambientales, como los incorporados en los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial para Colombia adoptados por el Ministerio de Transporte en la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación o funcionamiento, intervención	XI. Se promoverá la colaboración entre entidades gubernamentales, organizaciones ambientales, empresas privadas y la comunidad en general para garantizar el éxito de la política pública de protección a la fauna silvestre. Se considerarán criterios ambientales, como los incorporados en los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial para Colombia adoptados por el Ministerio de Transporte en la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación o funcionamiento, intervención	

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
(mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de vías de las redes carretera y férrea del país, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los ecosistemas y la fauna silvestre.	(mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de vías de las redes viales y férreas del país ~~redes carretera y férrea del país~~, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los ecosistemas y la fauna silvestre.	
ARTÍCULO 5°. ***INFRAESTRUCTURA PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA ANIMAL.*** La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura de las redes viales carretera y férrea del país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de contratistas de obra e interventoría y concesionarios viales. Dichos lineamientos y compromisos se orientarán al establecimiento de medidas efectivas para la protección de la vida silvestre, la cual podrá incluir, entre otras: 1. La construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares específicamente diseñadas para la protección de la fauna silvestre. 2. La implementación de puntos de atención y rescate para animales víctimas de atropellamiento, en el área de influencia del proyecto de la red vial o férrea. **Parágrafo 1°.** Con el fin de contar con información para la toma de decisiones y la incorporación de soluciones de diseño trazado, tecnológicas y de ingeniería e infraestructura para la protección de la vida animal en proyectos de la red vial carretera y férrea, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en los dieciocho (18) meses posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley actualizará los términos de referencia para proyectos lineales de infraestructura de transporte. **Parágrafo 2°. Mantenimiento de la infraestructura.** En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la vida animal estará a cargo de los administradores de la vía de la red férrea o carretera donde se encuentre ubicada dicha obra bien sea el Instituto Nacional de Vías, la ANI o los entes territoriales por medio de sus contratistas de obra o interventoría o concesionarios según corresponda. **Parágrafo 3°. Elaboración de Lineamientos Técnicos.** El Ministerio de Transporte, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, con la participación de las demás instituciones que intervienen	**ARTÍCULO 5°.** ***INFRAESTRUCTURA PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA ANIMAL.*** La Agencia Nacional e Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), y demás instituciones que intervienen en el proceso de estructuración de planes, programas y proyectos ~~contratación~~ de obras de infraestructura de las redes viales y férreas del país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de los ejecutores (contratistas de obra e interventoría) y concesionarios viales. Dichos lineamientos y compromisos se orientarán al establecimiento de medidas efectivas para la protección de ~~la vida~~ fauna silvestre, la cual podrá incluir, entre otras. 1. La construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares específicamente diseñadas para la protección de la fauna silvestre. 2. La implementación de puntos de atención y rescate para animales víctimas de atropellamiento, en el área de influencia del proyecto de redes viales y férreas del país **Parágrafo 1°.** Con el fin de contar con información para la toma de decisiones y la incorporación de soluciones de diseño de trazado, tecnológicas y de ingeniería e infraestructura para la protección de la fauna silvestre ~~vida animal~~ en proyectos de las redes viales y férreas del país, el ~~Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible~~ el Ministerio de Transporte en los dieciocho (18) meses posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley, actualizará los términos de referencia para los proyectos lineales de infraestructura de transporte y la guía ambiental . **Parágrafo 2°. Mantenimiento de la infraestructura.** En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la fauna silvestre ~~vida animal~~ estará a cargo de los administradores ~~de la vía de la red férrea o carretera~~ de las redes viales y férreas del país donde se encuentren ubicados los proyectos ~~dicha obra~~ bien sea el Instituto Nacional de Vías, la ANI o los entes territoriales por medio de sus contratistas de obra o interventoría o concesionarios según corresponda. **Parágrafo 3°. ~~Elaboración de Lineamientos Técnicos.~~ Adoptar la Guía de paso de Fauna en infraestructura vial del MinAmbiente y la Guía sobre atropellamiento de MinTransporte e Invías.** El Ministerio de Transporte,	Se ajusta que se debe dar desde la formulación de los proyectos no de la contratación; ya que se debe mirar un enfoque integral, ya que la contratación se basa en lo que se encuentra estructurado en el Proyecto. Y se ajusta de conformidad con los ajustes de los artículos que anteceden. El MADS, define los términos de referencia para la presentación de los Estudios de impacto Ambiental y los lineamientos de infraestructura verde, no para la formulación de proyectos de infraestructura vial. Dejar el parágrafo transitorio en la política desnaturalizaría la misma, sería una obligación nueva a los contratistas, interventores o concesiones, al imponer obligaciones adicionales podría traer desequilibrio económico del contrato y/o concesión, y podría acarrear detrimentos patrimoniales, por los procesos a que se enfrentarían los contratantes o como por ejemplo cuando las concesiones están a cargo de actores sometidos a acuerdos internacionales, esto conlleva a controversias ante tribunales de arbitramento. Se elimina la elaboración de Lineamientos técnicos del parágrafo tercero, ya que existen las guias de los respectivos ministerios, lo que se estipula es que las mismas tengan carácter vinculante.

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
en el proceso de contratación de obras de infraestructura de la red carretera y férrea en el país, tendrán un plazo máximo de 12 meses a partir de la sanción de la presente ley, para la elaboración de los lineamientos técnicos de los que versa el presente artículo. **Parágrafo Transitorio.** Los contratistas de obra e interventoría y los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial de las redes carretera y férrea deberán asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre en el área de influencia de dichos proyectos.	en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías (Invías), con la participación de las demás instituciones que intervienen en el proceso de ~~contratación~~ de estructuración de planes, programas y proyectos de obras de infraestructura de las redes viales y férreas ~~red carretera y férrea~~ en el país, tendrán un plazo máximo de doce (12) meses a partir de la sanción de la presente Ley, ~~para la elaboración de los lineamientos técnicos~~ para que se adopten con carácter vinculante las guías en los procesos de formulación de los proyectos viales y férreos del país. ~~en de los que versan el presente artículo.~~ ~~**Parágrafo Transitorio.** Los contratistas de obra e interventoría y los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial de las redes carretera y férrea deberán asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre en el área de influencia de dichos proyectos.~~	
ARTÍCULO 6. *REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE ANIMALES AFECTADOS POR ATROPELLAMIENTO.* El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (INVIR) o aquellas que hagan sus veces, fortalecerán el aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística para conformar el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre, que incluirá reportes de atropellamiento y de presencia de fauna silvestre en las redes viales carretera y férrea, los cuales serán alimentados con el apoyo de los contratistas de obra, interventoría contratados por entidades sectoriales y concesionarios, el cual tendrá por objetivo determinar el grado de afectación a la vida animal en las vías del territorio nacional. Por su parte, los entes territoriales del orden Departamental, Distrital y Municipal podrán aportar datos y acceder a la información procesada en el Registro Único Nacional. El aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística, serán robustecidos mediante la incorporación de las recomendaciones técnicas que disponga el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que la toma de decisiones sobre atropellamiento permita contar con información de calidad para la incorporación de soluciones de trazado,	**ARTÍCULO 6. *REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE FAUNA SILVESTRE ~~ANIMALES~~ AFECTADA POR ATROPELLAMIENTO***. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (INVIA) o aquellas que hagan sus veces, fortalecerán el aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística para conformar el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre, que incluirá reportes de atropellamiento y de presencia de fauna silvestre en las redes viales y férreas del país ~~redes viales carretera y férrea~~, los cuales serán alimentados con el apoyo de los responsables de la administración de las vías (contratistas de obra, interventoría contratados por entidades sectoriales y concesionario~~)~~, el cual tendrá por objetivo determinar el grado de afectación a la fauna silvestre ~~vida animal~~ en las vías del territorio nacional. Por su parte, los entes territoriales del orden Departamental, Distrital y Municipal, podrán aportar datos y acceder a la información procesada en el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre. El aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística, serán robustecidos mediante la incorporación de las recomendaciones técnicas que disponga el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que la toma de	Se modifica de conformidad con el título del presente proyecto de ley y se ajusta la redacción de conformidad con los ajustes presentados en los artículos precedentes.

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
diseño e ingeniería en infraestructura en los modos terrestre carretero y férreo actualmente en operación o funcionamiento y en proceso de diseño y construcción para la evitación y mitigación del efecto barrera y el atropellamiento de fauna silvestre, así como para la evaluación del impacto de las medidas adoptadas en las redes vial carretera y férrea en el país.	decisiones sobre atropellamiento permita contar con información de calidad para la incorporación de soluciones estructurales en los planes, programas y proyectos de obras de infraestructura de las redes viales y férreas que ~~los proyectos viales de trazado, diseño e ingeniería en infraestructura en los modos terrestre carretero y férreo~~ actualmente se encuentran en operación o funcionamiento y ~~en proceso formulación de proyecto de diseño y construcción~~ para evitar ~~la evitación~~ y mitigar ~~mitigación del~~ el efecto barrera y el atropellamiento de fauna silvestre, así como para la evaluación del impacto de las medidas adoptadas en las redes viales y férreas ~~redes vial carretera y férrea~~ en el país.	
Parágrafo 1°. Se deberá garantizar la interoperabilidad de la herramienta Sukubun con el Sistema de Información Ambiental de Colombia (SIAC), el Sistema de Información de Biodiversidad (SIB) y el Sistema Nacional de Información de Carreteras del Ministerio de Transporte (SINC), así como el acceso a la información de dicha plataforma por parte de las entidades territoriales, autoridades ambientales, la ciudadanía, centros de investigación y universidades. Así mismo, se podrá hacer articulación con organizaciones y entidades que dispongan de registros históricos de atropellamiento o reportes de presencia de fauna silvestre en las redes viales carreteras y férreas para el acceso a dicha información.	**Parágrafo 1°.** Se deberá garantizar la interoperabilidad de la herramienta Sukubun con el Sistema de Información Ambiental de Colombia (SIAC), el Sistema de Información de Biodiversidad (SIB) y el Sistema Nacional de Información de Carreteras del Ministerio de Transporte (SINC), así como el acceso a la información de dicha plataforma por parte de las entidades territoriales, autoridades ambientales, la ciudadanía, centros de investigación y universidades. Así mismo, se podrá hacer articulación con organizaciones y entidades que dispongan de registros históricos de atropellamiento o reportes de presencia de fauna silvestre en las redes viales y férreas ~~redes viales carreteras y férreas~~ para el acceso a dicha información.	
Parágrafo 2°. Se deberá integrar la información disponible en el aplicativo desarrollado por ANI para la detección de atropellamiento de fauna silvestre y la operación se centralizará en el aplicativo Sukubun. Esta información se complementará con los reportes de atropellamiento y presencia de fauna silvestre en la red férrea.	**Parágrafo 2°.** Se deberá integrar la información disponible en el aplicativo desarrollado por ANI para la detección de atropellamiento de fauna silvestre y la operación se centralizará en el aplicativo Sukubun. Esta información se complementará con los reportes de atropellamiento y presencia de fauna silvestre en la red férrea.	
ARTÍCULO 7°. *MONITOREO Y EVALUACIÓN CONTINUA.* El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (INVIR) o aquellas que hagan sus veces, implementará un sistema de monitoreo continuo de las vías a su cargo, para evaluar el impacto de las medidas de protección a la fauna silvestre que empleará como insumo la información del Registro Único Nacional de animales afectados por atropellamiento en la etapa de operación o funcionamiento de las vías contratistas de obra interventoría contratados por entidades sectoriales	**ARTÍCULO 7°. *MONITOREO Y EVALUACIÓN CONTINUA.*** El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (INVIR) o aquellas que hagan sus veces, implementará un sistema de monitoreo continuo de las vías a su cargo, para evaluar el impacto de las medidas de protección a la fauna silvestre que empleará como insumo la información del Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre en vías colombianas ~~Registro único Nacional de fauna silvestre animales afectados a por atropellamiento~~ en la etapa de	Se ajusta de conformidad a quien recaiga la administración de la vía.

TEXTO RADICADO	TEXTO MODIFICADO	JUSTIFICACIÓN
y territoriales y concesionarios estarán obligados a presentar informes semestrales a Invías y ANI sobre la implementación de las medidas y los resultados obtenidos, o trimestrales para los contratos cuya duración sea inferior a seis meses, los cuales serán de acceso público.	operación o funcionamiento de las vías. Los responsables de administrar las vías por intermedio de sus Contratistas de obra, interventoría o supervisores ~~contratados por entidades sectoriales y territoriales y concesionarios~~ estarán obligados a presentar informes semestrales a Invías y ANI sobre la implementación de las medidas y los resultados obtenidos, o trimestrales para los contratos cuya duración sea inferior a seis meses, los cuales serán de acceso público.	
ARTÍCULO 8°. ***SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA***. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (Inv*í*as), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los administradores de la red vial nacional en pro de preservar las especies. Para conformar este inventario se deberá considerar la información disponible en el aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística de que trata el artículo 7°. **Parágrafo.** En virtud de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y demás entidades pertinentes brindarán su asesoría, ayuda, acompañamiento y servicios en la conformación del inventario, para que de esta forma, la información obtenida quede georreferenciada en los mapas del país al igual que puedan estar al acceso del público a través de los medios tecnológicos que el ministerio y el instituto consideren.	**ARTÍCULO 8°.** ***SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA***. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ~~esta~~ ley, conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los administradores de la red vial nacional en pro de preservar las especies. Para conformar este inventario se deberá considerar la información disponible en el aplicativo Sukubun y el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre ~~el mapa de vulnerabilidad faunística~~ del que trata el artículo ~~7~~° 6º. **Parágrafo.** En virtud de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y demás entidades pertinentes brindarán su asesoría, ayuda, acompañamiento y servicios en la conformación del inventario, para que de esta forma, la información obtenida quede georreferenciada en los mapas del país al igual que puedan estar al acceso del público a través de los medios tecnológicos que el Ministerio y el Instituto consideren.	Se ajusta el artículo de conformidad como se ha revisado el articulado de la presente iniciativa y se hacen correcciones de forma.
ARTÍCULO 9°. ***VIGENCIA Y DEROGATORIA.*** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.	**SIN MODIFICACIÓN.**	

JUSTIFICACIÓN DEL PLIEGO DE MODIFICACIONES

Las modificaciones propuestas tienen como finalidad fortalecer la viabilidad jurídica, administrativa y fiscal del proyecto de ley, preservando su propósito principal de proteger la vida animal en el país.

En primer lugar, se ajusta el título para armonizarlo con la modificación del artículo 6º, cuya redacción presentaba ambigüedades respecto de la conformación del Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre en Vías Colombianas.

En segundo lugar, se precisa que la iniciativa comprende tanto la red carretera como la red férrea del país. En cuanto a las carreteras, se reconoce la clasificación prevista en la Ley 1228 de 2008: vías arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Las primeras constituyen grandes corredores que conectan ciudades, departamentos, fronteras y puertos; las segundas conectan cabeceras municipales entre sí o con la red primaria; y las terceras comunican cabeceras municipales con veredas y zonas rurales, o conectan veredas entre sí. La asignación de responsabilidades debe atender a

la titularidad y competencia sobre cada tramo, sin asumir que su categoría determina, por sí sola, la entidad encargada de administrarlo.

En tercer lugar, se precisa que las responsabilidades previstas en el proyecto no recaen exclusivamente en las entidades del sector transporte, sino también en quienes tengan a su cargo la administración de la infraestructura carretera y férrea, conforme a sus competencias y obligaciones.

En cuarto lugar, se establece que las medidas de protección de la fauna silvestre deben incorporarse desde la etapa de formulación de los proyectos de infraestructura, de manera que la prevención y mitigación de sus impactos se integren oportunamente en la planeación.

En quinto lugar, se incluye al Ministerio de Educación Nacional, en atención a su participación en la formulación y desarrollo de la política de educación ambiental, en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Igualmente, se incorpora expresamente el componente ferroviario, para que las medidas no se limiten a la circulación de vehículos automotores y comprendan también la operación del transporte férreo.

En sexto lugar, se precisa el tratamiento de la fragmentación de los hábitats y su articulación con los instrumentos de evaluación y manejo ambiental aplicables. Para ello, se consideran los Estudios de Impacto Ambiental, las medidas de manejo ambiental y el Programa de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA), según las características de cada proyecto y el régimen ambiental al que esté sujeto.

En séptimo lugar, se suprime el beneficio fiscal contemplado en la iniciativa, pues su incorporación exige evaluar el impacto sobre los ingresos públicos y precisar el tributo al que se aplicaría, los beneficiarios y las entidades competentes para implementarlo. La eliminación de esta disposición busca evitar la creación de un beneficio tributario sin la delimitación y el sustento fiscal necesarios.

En octavo lugar, se ajustan las disposiciones sobre la operación y el manejo de los CAV y CAVR, con el fin de respetar las competencias legalmente atribuidas a las autoridades ambientales y evitar superposiciones o asignaciones de funciones que desconozcan el marco normativo vigente.

En noveno lugar, se elimina la referencia al Ministerio de Cultura en lo relacionado con la formulación de la política de educación ambiental y se precisa la participación del Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

En décimo lugar, se ajusta la obligación transitoria prevista para los proyectos en ejecución. La imposición de obligaciones adicionales sobre contratos o concesiones vigentes podría afectar su equilibrio económico, generar reclamaciones y comprometer recursos públicos. Asimismo, cuando resulten aplicables acuerdos internacionales de protección de inversiones, tales medidas podrían dar lugar a controversias ante tribunales arbitrales. Por ello, la disposición se modifica para atender estos riesgos, sin desconocer el objetivo de protección de la fauna silvestre.

De esta manera, las modificaciones conservan el propósito sustancial del proyecto de ley, precisan su ámbito de aplicación, mejoran la trazabilidad de la información y delimitan las responsabilidades de los actores involucrados, favoreciendo una implementación jurídicamente coherente, administrativamente viable y fiscalmente responsable.

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.

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 solo 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 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".

Con base en lo anterior, se considera que frente al presente proyecto, no se generan conflictos de interés alguno, puesto que las disposiciones aquí contenidas son generales y no generan beneficios particulares, actuales y directos.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

IMPACTO FISCAL

Con relación al impacto fiscal del presente proyecto de ley nos remitimos a la Jurisprudencia del primer nivel hermenéutico en materia constitucional; la honorable Corte Constitucional que en Sentencia C-625 de 2010 con ponencia del honorable Magistrado Nilson pinilla, en la cual estableció que,

Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso.

Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

De allí que esta corporación haya señalado que corresponde al Gobierno el esfuerzo de llevar a los legisladores a la convicción de que el proyecto por ellos propuesto no debe ser aprobado, y que en caso de resultar infructuoso ese empeño, ello no constituye razón suficiente para tener por incumplido el indicado requisito, en caso de que las cámaras finalmente decidan aprobar la iniciativa cuestionada.

Mandato de protección de la fauna silvestre que, de igual forma, encuentra sustento en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, de manera directa en los componentes relacionados con la "acción por el clima", el componente de "vida de ecosistemas terrestres" así como el componente de "ciudades y comunidades sostenibles". Compromisos aplicables de manera integral a nuestro Estado. Dicho esto, es importante resaltar que la iniciativa legislativa no demandará de erogaciones fiscales nuevas, toda vez que su implementación no demanda de recursos diferentes a los que ya se encuentran previstos en las asignaciones presupuestales dispuestas para las entidades responsables, y su implementación resulta necesaria para el cumplimiento de los compromisos ya mencionados, en cabeza del Estado.

PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, me permito rendir ponencia positiva

y solicito a los miembros de la Comisión Quinta Constitucional de la Honorable Cámara de Representantes de Colombia, dar primer debate al Proyecto de Ley número 010 de 2026 Cámara, *por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas y se dictan otras disposiciones" - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país",* conforme al texto propuesto.

Cordialmente,



ALEJANDRO DE LA OSSA LACAYO
PONENTE

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres y férreas del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida silvestre, conformar el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre en vías colombianas y se dictan otras disposiciones - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres y férreas del país".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. *OBJETO.* La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección a la fauna silvestre en las redes viales ~~las vías de las redes carretera~~ y férreas del país como medida tendiente a evitar y mitigar el atropellamiento de la fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores y ferroviarios; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se conforma el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre Silvestre en vías colombianas, y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 2°. *ÁMBITO DE APLICACIÓN.* La Política Pública de Protección a la Fauna Silvestre en las redes viales y férreas del país, es de obligatorio cumplimiento a todas las entidades del sector transporte, y demás entidades (entes territoriales) e instituciones expresamente previstas en esta ley, sus contratistas de obra, interventoría y concesionarios y sector que intervienen en las etapas de formulación de los proyectos viales terrestres y férreos en los cuales comprende la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, así como la consecución que los lineamientos se materialicen en la construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento; así como a las demás entidades e instituciones expresamente previstas en esta ley; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre del país.

ARTÍCULO 3°. *POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE EN LAS VÍAS TERRESTRES DEL PAÍS.* Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente ley, el Estado colombiano, en los siguientes seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte y de Educación, establecerán la política pública de protección a la fauna silvestre en las redes viales y férreas del país como medida tendiente a garantizar el respeto por la fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores y ferroviarios.

ARTÍCULO 4°. *LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE PROTECCIÓN A LA FAUNA SILVESTRE EN LAS VÍAS ~~TERRESTRES~~ DEL PAÍS.* La política pública de protección a la fauna silvestre en las redes viales y férreas del país ~~vías terrestres del país~~ contemplará ~~siquiera~~ como mínimo los siguientes lineamientos:

I. Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de:

i. Restricciones de movimiento a la fauna silvestre que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores y ferroviarios.

ii. Fragmentación de ecosistemas, pérdida de hábitat y afectación de rondas hídricas y cuerpos de agua ocasionadas por infraestructura de redes viales y férreas del país, lo cual se deberá establecer criterios técnicos donde se identifique la pérdida de concetividad producto del apropellamiento de fauna silvestre en los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de los proyectos sujetos a licencia ambiental, y los que no, se deberá establecer en su medidas de manejo ambiental y/o en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA).

iii. Deterioro de la calidad del hábitat por cambios microambientales, contaminación, ruido, luz artificial o similares, ocasionados por el tránsito de vehículos automotores y ferroviarios.

iv. Atracción de fauna silvestre con razón a la creación de hábitats o corredores

artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento.

V. Cualquier otra consecuencia por el libre tránsito de vehículos automotores y ferroviarios en espacios donde se registre un impacto significativo sobre la vida de la fauna silvestre.

II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir el atropellamiento de la fauna silvestre en las redes viales y férreas del país, que se deberán incluir desde la formulación de los proyectos viales, diseños para la construcción de pasos de fauna silvestre, la instalación de señalización adecuada y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de fauna en las distintas vías.

III. Se fijarán obligaciones específicas y razonables sobre cada uno de los actores responsables desde la etapa de formulación de los proyectos viales y férreos, los cuales comprenden la ~~de~~ la planeación estratégica, prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, así como la consecución que los lineamientos se materialicen en la construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de los diferentes tramos viales de las redes carretera y férrea del país; relacionadas con la protección de la vida animal.

IV. Se fijará una zonificación de los corredores de conectividad ecológica, bajo criterios científicos y técnicos, en las áreas donde se desarrollen los proyectos viales y su área de influencia, para excluir cualquier actividad que pueda generar una alteración de hábitats de fauna silvestre.

V. Se promoverá la investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras que ayuden a prevenir afectaciones sobre la fauna silvestre en las redes viales y férreas del país. Estas tecnologías podrán incluir sistemas de alerta temprana para evitar atropellamientos en las redes viales y férreas del país, dispositivos de teledetección para monitorear especies, entre otros. Se propenderá por la colaboración entre instituciones académicas, entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y empresas privadas para avanzar en el desarrollo y la aplicación de estas tecnologías.

VI. Se implementarán incentivos, la comunidad en general y/u organizaciones que implementen prácticas y proyectos encaminados a la protección y conservación de la fauna silvestre en las vías del país. Dichas prácticas y proyectos deben ser orientadas por las autoridades ambientales competentes. Estos incentivos pueden incluir, entre otros, apoyo técnico, sellos de compromiso con la protección de la fauna silvestre y reconocimiento público orientado a fomentar el compromiso con la conservación de la naturaleza.

VII. Se dispondrán programas de rescate y rehabilitación de la fauna silvestres en las Autoridades Ambientales del área de influencia de los proyectos viales y ferroviarios en el país, sobre la fauna silvestre que hayan resultado afectados por atropellamiento u otras actividades humanas; o que se encuentren en situación de vulnerabilidad.

VIII. Se fomentará la conformación de alianzas estratégicas entre entidades públicas y privadas; así como con organizaciones de la sociedad civil, tendientes a garantizar la conservación e implementación de proyectos de conservación de la fauna silvestre en el área de influencia de los proyectos o la infraestructura de transporte de las redes viales y férreas del país. Estas asociaciones tendrán como objetivo sumar esfuerzos, recursos y conocimientos para lograr resultados de conservación de la fauna silvestre más efectivos y sostenibles.

IX. Se instituirá un sistema de seguimiento a las medidas adoptadas en la presente política pública, tendiente a determinar los efectos de las mismas y los ajustes razonables que resulten necesarios para mejorar los impactos de sobre la protección de la Fauna silvestre.

X. El Ministerio de Educación, en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y las Entidades Territoriales, desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales. El objetivo de estas campañas es destacar la importancia de proteger y respetar la fauna silvestre en las redes viales y férreas del país. Para alcanzar esta meta, las campañas se deberán estructurar de tal forma que se puedan difundir a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.

XI. Se promoverá la colaboración entre entidades gubernamentales, organizaciones ambientales, empresas privadas y la comunidad en general para garantizar el éxito de la política pública de protección a la fauna silvestre.

Se considerarán criterios ambientales, como los incorporados en los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial para Colombia adoptados por el Ministerio de Transporte en la planeación estratégica,

prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación o funcionamiento, intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento) y desmantelamiento de vías de las redes viales y férreas del país, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los ecosistemas y la fauna silvestre.

ARTÍCULO 5°. ***INFRAESTRUCTURA PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA ANIMAL.*** La Agencia Nacional e Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), y demás instituciones que intervienen en el proceso de estructuración de planes, programas y proyectos de obras de infraestructura de las redes viales y férreas del país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de los ejecutores (contratistas de obra e interventoría) y concesionarios viales. Dichos lineamientos y compromisos se orientarán al establecimiento de medidas efectivas para la protección de ~~la.~~ fauna silvestre, la cual podrá incluir, entre otras.

1. La construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares específicamente diseñadas para la protección de la fauna silvestre.
2. La implementación de puntos de atención y rescate para animales víctimas de atropellamiento, en el área de influencia del proyecto de redes viales y férreas del país.

Parágrafo 1°. Con el fin de contar con información para la toma de decisiones y la incorporación de soluciones de diseño de trazado, tecnológicas y de ingeniería e infraestructura para la protección de la fauna silvestre en proyectos de las redes viales y férreas del país, el Ministerio de Transporte en los dieciocho (18) meses posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley, actualizará los términos de referencia para los proyectos lineales de infraestructura de transporte y la guía ambiental.

Parágrafo 2°. Mantenimiento de la infraestructura. En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la fauna silvestre estará a cargo de los administradores de las redes viales y férreas del país donde se encuentren ubicados los proyectos ~~dicha obra~~ bien sea el Instituto Nacional de Vías, la ANI o los entes territoriales por medio de sus contratistas de obra o interventoría o concesionarios según corresponda.

Parágrafo 3°. ~~Elaboración de Lineamientos Técnicos~~. Adoptar la Guía de paso de Fauna en infraestructura vial del MinAmbiente y la Guía sobre atropellamiento de MinTransporte e Invías. El Ministerio de Transporte, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías (Invías), con la participación de las demás instituciones que intervienen en el proceso de estructuración de planes, programas y proyectos de obras de infraestructura de las redes viales y férreas en el país, tendrán un plazo máximo de doce (12) meses a partir de la sanción de la presente ley, para que se adopten con carácter vinculante las guías en los procesos de formulación de los proyectos viales y férreos del país.

ARTÍCULO 6°. ***REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE FAUNA SILVESTRE ~~ANIMALES~~ AFECTADA POR ATROPELLAMIENTO***. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (Invir) o aquellas que hagan sus veces, fortalecerán el aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística para conformar el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre, que incluirá reportes de atropellamiento y de presencia de fauna silvestre en las redes viales y férreas del país, los cuales serán alimentados con el apoyo de los responsables de la administración de las vías (contratistas de obra, interventoría contratados por entidades sectoriales y concesionario~~)~~, el cual tendrá por objetivo determinar el grado de afectación a la fauna silvestre en las vías del territorio nacional. Por su parte, los entes territoriales del orden Departamental, Distrital y Municipal, podrán aportar datos y acceder a la información procesada en el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre.

El aplicativo Sukubun y el mapa de vulnerabilidad faunística, serán robustecidos mediante la incorporación de las recomendaciones técnicas que disponga el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que la toma de decisiones sobre atropellamiento permita contar con información de calidad para la incorporación de soluciones estructurales en los planes, programas y proyectos de obras de infraestructura de las redes viales y férreas que actualmente se encuentran en operación o funcionamiento para evitar y mitigar el efecto barrera y el atropellamiento de fauna silvestre, así como para la evaluación del impacto de las medidas adoptadas en las redes viales y férreas ~~en~~ el país.

Parágrafo 1°. Se deberá garantizar la interoperabilidad de la herramienta Sukubun con el Sistema de Información Ambiental de Colombia (SIAC), el Sistema de Información de Biodiversidad (SIB) y el Sistema Nacional de Información de Carreteras del Ministerio de Transporte (SINC), así como el acceso a la información de dicha plataforma por parte de las entidades territoriales, autoridades ambientales, la ciudadanía, centros de investigación y universidades. Así mismo, se podrá hacer articulación con organizaciones y entidades que dispongan de registros históricos de atropellamiento o reportes de presencia de fauna silvestre en las redes viales y férreas.

Parágrafo 2°. Se deberá integrar la información disponible en el aplicativo desarrollado por ANI para la detección de atropellamiento de fauna silvestre y la operación se centralizará en el aplicativo Sukubun. Esta información se complementará con los reportes

de atropellamiento y presencia de fauna silvestre en la red férrea.

ARTÍCULO 7°. *MONITOREO Y EVALUACIÓN CONTINUA*. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y por medio de sus entidades adscritas y vinculadas: el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para la Integración Regional (INVIR) o aquellas que hagan sus veces, implementará un sistema de monitoreo continuo de las vías a su cargo, para evaluar el impacto de las medidas de protección a la fauna silvestre que empleará como insumo la información del Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre en vías colombianas en la etapa de operación o funcionamiento de las vías. Los responsables de administrar las vías por intermedio de sus contratistas de obra, interventoría o supervisores, estarán obligados a presentar informes semestrales a Invías y ANI sobre la implementación de las medidas y los resultados obtenidos, o trimestrales para los contratos cuya duración sea inferior a seis meses, los cuales serán de acceso público.

ARTÍCULO 8°. *SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA*. El Ministerio de Transporte, con la orientación y asesoría técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ~~esta~~ ley, conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los administradores de la red vial nacional en pro de preservar las especies. Para conformar este inventario se deberá considerar la información disponible en el aplicativo Sukubun y el Registro Único Nacional de Atropellamiento de Fauna Silvestre del que trata el artículo 6º.

Parágrafo. En virtud de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y demás entidades pertinentes, brindarán su asesoría, ayuda~~, acompañamiento y servicios en la conformación del inventario, para que de esta forma, la información obtenida quede~~ georreferenciada en los mapas del país al igual que puedan estar al acceso del público a través de los medios tecnológicos que el Ministerio y el Instituto consideren.

ARTÍCULO 9°. *VIGENCIA Y DEROGATORIA*. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

ALEJANDRO DE LA OSSA LACAYO
Representante a la Cámara
Departamento de Sucre

CONTENIDO

Gaceta número 1756 - Martes, 10 de noviembre de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS **Págs.**

Informe de Ponencia Positiva, texto propuesto para Primer Debate al Proyecto de Ley número 043 de 2026 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 16 de la Ley 756 de 2002 y se dictan otras disposiciones, Esquema Variable de Regalías. 1

Informe de Ponencia Positiva, texto propuesto para Primer Debate del Proyecto de Ley número 107 de 2026 Cámara, por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas y se dictan otras disposiciones - "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre silvestre en las vías terrestres y férreas del país". 11

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026