



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1146

Bogotá, D. C., jueves, 15 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 27 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PROYECTOS DE LEY

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 063 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se transfiere la jurisdicción ambiental de municipios en el departamento de Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio).*

Bogotá, D. C., julio 24 de 2024

Señor

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

**Asunto: Radicación del Proyecto de Ley**  
*por medio de la cual se transfiere la jurisdicción ambiental de municipios en el departamento de Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio).*

Respetado Presidente,

De conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, me permito presentar a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley de mi autoría denominado, *por medio de la cual se transfiere la jurisdicción ambiental de municipios en el departamento de Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio).*

Cordialmente,

JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO  
Autor  
Representante a la Cámara  
Departamento de Cundinamarca

### TEXTO PROPUESTO PARA PROYECTO DE LEY NÚMERO 063 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se transfiere la jurisdicción ambiental de municipios en el departamento de Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio).*

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### ÍNDICE

- 1) INTRODUCCIÓN
- 2) ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL
- 3) SOLICITUDES Y CONCEPTOS
- 4) UNIDAD GEOPOLÍTICA COMO UN FACTOR DETERMINANTE
- 5) PROBLEMÁTICAS Y NECESIDADES IDENTIFICADAS
- 6) OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY
- 7) BENEFICIOS ESPERADOS DE LA TRANSFERENCIA
- 8) CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY
- 9) CONCLUSIONES DEL PROYECTO DE LEY
- 1) INTRODUCCIÓN

El cuidado del medio ambiente y la adecuada administración de los recursos naturales constituyen un reto primordial para el Estado y la sociedad en el contexto actual, caracterizado por una creciente presión sobre los ecosistemas y evidencias cada vez más contundentes sobre los impactos del cambio climático. En este escenario, se requieren acciones mancomunadas entre las instituciones gubernamentales, las autoridades ambientales y las

comunidades para fortalecer la gestión ambiental de los territorios.

En este sentido el proyecto de ley propone transferir la jurisdicción ambiental de 10 municipios del departamento de Cundinamarca, de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia (Corporinoquia) a la órbita de acción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR).

Los municipios en cuestión –Guayabetal, Quetame, Une, Paratebueno, Chipaque, Cáqueza, Fosca, Gutiérrez, Choachí y Ubaque– comparten características geográficas, ecosistémicas y culturales muy vinculadas entre sí. Dada esta estrecha relación en términos sociales y ambientales, se considera pertinente que se encuentren bajo la gestión de una misma autoridad ambiental como la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR).

La iniciativa plantea formalmente que sea la CAR, entidad rectora del licenciamiento y control ambiental en Cundinamarca, la que asuma de forma directa la administración de estos territorios en lo que respecta al uso, manejo y aprovechamiento sostenible de sus recursos naturales renovables. De esta forma, se busca fortalecer la capacidad institucional para responder a las problemáticas y potencialidades ambientales propias de la región.

## 2) ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL

Dada su proximidad geográfica y sus características ambientales compartidas, históricamente estos municipios han mantenido estrechos vínculos sociales, económicos y culturales. Sus habitantes dependen en buena medida de los servicios ambientales que proveen estos ecosistemas estratégicos para actividades agropecuarias y de abastecimiento.

No obstante, en términos de jurisdicción ambiental, estos municipios se encuentran divididos actualmente entre la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia (Corporinoquia). Esta situación ha generado dificultades para abordar problemáticas conjuntas en torno al recurso hídrico, la deforestación, la ampliación de la frontera agrícola y la conservación de la biodiversidad, entre otros aspectos.

Por ello, el presente proyecto de ley plantea unificar la jurisdicción ambiental de estos 10 municipios bajo la tutela de la CAR, entidad rectora en materia ambiental del departamento de Cundinamarca. De esta forma se busca generar una gestión ambiental más articulada y coherente con la realidad geográfica y las dinámicas sociales y económicas de la región.

## 3) SOLICITUDES Y CONCEPTOS

Desde la oficina del Representante a la Cámara por el departamento de Cundinamarca - Julio Roberto Salazar, se enviaron solicitudes congresionales el 8 de marzo de 2024 a las alcaldías de Cáqueza,

Chipaque, Choachí, Fosca, Guayabetal, Gutiérrez, Paratebueno, Quetame, Ubaque y Une, con las siguientes preguntas:

- *¿Cuál es la tasa o contribución que el municipio debe pagar anualmente a Corporinoquia y en qué se fundamenta legalmente esta obligación?*
- *¿Cuál ha sido el aporte económico anual del municipio a Corporinoquia en los últimos 5 años? ¿en qué proyectos o áreas se han invertido esos recursos?*
- *¿Cómo se han distribuido los recursos provenientes de Corporinoquia para el municipio en los últimos 5 años? ¿cuáles han sido las principales inversiones?*
- *¿Existe alguna metodología o fórmula establecida para el cálculo de la tasa que el municipio debe aportar a Corporinoquia? De ser así, ¿cuáles son los factores o variables que se tienen en cuenta?*
- *¿Existen mecanismos de control y rendición de cuentas por parte de Corporinoquia sobre el uso y destinación de los recursos provenientes de la tasa municipal? ¿cómo se informa al municipio sobre la ejecución de estos recursos?*
- *¿Cuáles han sido los proyectos de reforestación, restauración de cuencas hídricas y conservación de áreas protegidas desarrollados por Corporinoquia en el municipio durante los últimos 5 años?*
- *¿Qué acciones concretas ha implementado Corporinoquia para promover prácticas sostenibles en la agricultura, ganadería y minería dentro del municipio?*
- *¿De qué manera Corporinoquia ha apoyado al municipio en la gestión integral de residuos sólidos y el manejo adecuado de vertimientos?*
- *¿Cuáles son las estrategias y programas que ha implementado Corporinoquia para apoyar al municipio en la gestión del riesgo de desastres naturales, como inundaciones, deslizamientos de tierra o incendios forestales?*
- *¿Qué inversiones o proyectos específicos ha realizado Corporinoquia en el municipio para la mitigación de riesgos, como obras de control de inundaciones, estabilización de taludes o manejo de cuencas hidrográficas?*
- *¿Qué acciones ha llevado a cabo Corporinoquia para fortalecer las capacidades del municipio en la identificación, evaluación y mitigación de amenazas naturales y antrópicas en su territorio?*
- *¿De qué forma ha contribuido Corporinoquia en la elaboración o actualización de los*

*planes municipales de gestión del riesgo de desastres?*

- *¿Qué programas ha puesto en marcha Corporinoquia para fortalecer la educación ambiental y la participación ciudadana en temas ambientales en el municipio?*
- *¿Qué mecanismos de coordinación y articulación existen entre Corporinoquia y la administración municipal para la planificación y ejecución de acciones ambientales en el territorio?*

Por otra parte, el 6 de marzo se envió a la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia (Corporinoquia) una solicitud congresional con las siguientes preguntas:

- *¿Cuál ha sido el monto total invertido por Corporinoquia en los municipios de Cundinamarca bajo su jurisdicción en los últimos 5 años? Favor discriminar las inversiones por año y por municipio.*
- *De los proyectos ejecutados en dichos municipios, ¿cuáles han sido los de mayor impacto ambiental positivo y en qué han consistido?*
- *En materia de educación y cultura ambiental, ¿qué programas se han implementado, en dónde se han realizado y a cuántas personas se ha beneficiado?*
- *En cuanto a la conservación de cuencas hidrográficas, ¿en cuáles municipios se han adelantado labores y qué resultados se han obtenido? (en los últimos 5 años).*
- *Sobre manejo integral de residuos sólidos, ¿qué municipios presentaban mayores deficiencias al inicio de su gestión y cómo ha evolucionado la situación? (en los últimos 5 años).*
- *En lo referente a control de la desertificación y recuperación de suelos degradados, ¿qué trabajos puntuales se han realizado y dónde? (en los últimos 5 años).*
- *¿Cuáles han sido los principales logros en materia de reforestación y establecimiento de corredores biológicos en los municipios del departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años).*
- *¿Qué avances existen en saneamiento básico, cobertura y calidad del agua para el consumo humano en los municipios del departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años).*
- *¿Qué medidas de manejo del recurso hídrico se han implementado y qué impactos positivos han generado en los municipios del departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años).*
- *¿Cuáles son los retos pendientes en términos de gestión ambiental para los municipios del*

*departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años).*

- *¿Cómo ha sido la coordinación interinstitucional para sacar adelante los diferentes proyectos de inversión en los municipios del departamento de Cundinamarca?*
- *¿Cuáles son los mecanismos de veeduría ciudadana implementados y qué resultados se han obtenido en los municipios del departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años).*
- *¿Cómo se garantiza la sostenibilidad de las inversiones realizadas una vez terminados los proyectos en los municipios del departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años).*
- *¿Qué porcentaje del total de los recursos invertidos provienen de regalías, del presupuesto propio o de cooperación internacional? (en los últimos 5 años).*
- *¿Qué recursos se han gestionado a través del cobro de tasas ambientales en los municipios del departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años)?*
- *¿Cuál es el impacto socioeconómico que han tenido tales inversiones en los municipios del departamento de Cundinamarca? (en los últimos 5 años)?*
- *¿Cómo se complementa el trabajo de Corporinoquia con las administraciones municipales en los municipios del departamento de Cundinamarca?*

Adicionalmente, se enviaron oficios a la Asociación de Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible (Asocars), la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, solicitando concepto sobre el Proyecto de Ley número 262 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se transfiere la jurisdicción ambiental de municipios en el departamento de Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio)*”, el cual fue radicado en la legislatura pasada.

#### **RESPUESTAS:**

Dentro de las principales respuestas evidenciamos lo siguiente:

#### **MUNICIPIO DE UNE (CUNDINAMARCA)**

- *¿Qué proyectos y acciones específicas ha llevado a cabo la Corporación Autónoma Regional de Orinoquia en beneficio del municipio?*

*Convenio SA-CDVCVI-092-2021 del 3 de septiembre de 2021 establecido con Gobernación de Cundinamarca para el desarrollo del proyecto medidas de reducción de la deforestación orientadas hacia ecosistemas de bosque andino y de paramos, que contempla el establecimiento de la estrategia de*

construcción de 200 estufas ecoeficientes en los 10 municipios de Cundinamarca, siendo favorecidos 20 beneficiarios del municipio de Uña.

Mesas de trabajo con el propósito de fortalecer los conocimientos de cambio climático y orientar acciones a implementar para avanzar en el desarrollo bajo en carbono, resiliencia a la variabilidad y cambio climático, y favorecer la implementación de estrategias de adaptación y mitigación (2022).

Promoción de la participación comunitaria en actividades y programas de protección ambiental, de desarrollo sostenible y de manejo adecuado de los recursos naturales renovables.

Asistencia para la formulación y/o actualización del plan municipal de gestión del riesgo de desastres y la estrategia de respuesta a emergencias realizada en los meses de abril y mayo de 2022 al municipio.

Participación de la corporación en las reuniones del Comité interinstitucional de educación ambiental del municipio de Uña, durante las vigencias del cuatrienio.

Atención de solicitudes particulares mediante visitas de asistencia técnica para la evaluación de casos y el otorgamiento de permisos, principalmente, de aprovechamiento forestal en predios privados.

Participación y acompañamiento en procesos de reforestación en predios de interés hídrico en el municipio.

- ¿Cuáles son los beneficios que el municipio obtiene de su relación con la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia?

Asistencia y asesoría técnica; trámites para la expedición de planes y permisos de diferente índole a nivel ambiental, visitas de control y seguimiento, apoyo a procesos de reforestación, fortalecimiento de educación ambiental.

- ¿Cuáles son los principales logros de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia en el municipio en los últimos 5 años?

Establecimiento de la estrategia de construcción de estufas ecoeficientes con su respectivo huerto leñero, en convenio con la Secretaría del Ambiente de Cundinamarca.

Inversión para la creación, mantenimiento y puesta en funcionamiento del sendero ecoturístico denominado represa del chocolate, con la siembra de especies nativas.

- ¿Cuáles son las medidas que la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia ha implementado para proteger los recursos hídricos del municipio?

Protección de fuentes hídricas a través del apoyo a procesos de reforestación en zonas de interés ecosistémico y recarga hídrica.

- ¿Cuál es la relación entre la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia y las autoridades municipales en la toma de decisiones ambientales?

Considerando la importancia ecosistémica e hídrica del municipio, mantener una relación coordinada entre el municipio y la autoridad ambiental competente, es fundamental para la toma de decisiones y la implementación de planes, programas y proyectos encaminados a la conservación de los recursos naturales. Es por ello, que se puede afirmar que, en el municipio, si bien, se han ejecutado algunas acciones de manera articulada con Corporinoquia, aun se hace necesaria una planificación y concertación integral que considere todas las particularidades del territorio y de la región, para que se puedan formular y ejecutar acciones que respondan a las necesidades ambientales y protejan los ecosistemas prioritarios, aunando esfuerzos técnicos, legales y económicos, puesto que, en la actualidad, se actúa como un canal netamente de traspaso de información y solicitudes de forma normativa.

#### **MUNICIPIO DE UBAQUE (CUNDINAMARCA)**

- ¿Qué proyectos y acciones específicas ha llevado a cabo la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia en beneficio del municipio?

Por parte de la Corporación no se ha realizado la ejecución de proyectos, actividades o acciones en el territorio del municipio de ubaque en los últimos años, sin embargo, la administración municipal traslada la petición a la corporación autónoma regional de la Orinoquia, para que en el término establecido aporten y/o amplíen la información solicitada.

- ¿Cuáles son los principales logros de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia en el municipio en los últimos 5 años?

Si bien la Corporación es la autoridad ambiental, es indispensable que se realice una socialización de las funciones, planes, proyectos, actividades y logros que deben ejecutar en el municipio para así lograr articular la aplicabilidad. Sin embargo, no se tiene conocimiento de logros obtenidos en los últimos 5 años.

- ¿Cuáles son las medidas que la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia ha implementado para proteger los recursos hídricos del municipio?

El municipio ha solicitado que la Corporación ejecute medidas para la protección, conservación, restauración y monitoreo de los recursos naturales, como, por ejemplo:

- Laguna de Ubaque

Se solicitó apoyo para la formulación del plan de manejo ambiental.

Delimitación de la hoya hidrográfica de la laguna de Ubaque.

Seguimiento, control y aplicación de la normatividad de la captación ilegal de captadores.

Apoyo para la limpieza y mantenimiento.

- *Laguna Chiquita*

*Restaurar la laguna chiquita a su estado natural.*

*Seguimiento y monitoreo de captación ilegal de agua.*

- *¿Cuál es la relación entre la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia y las autoridades municipales en la toma de decisiones ambientales?*

*La Corporación hace parte de las entidades que participan en el comité municipal de gestión del riesgo de desastres, un representante de la corporación hace presencia virtual a las reuniones, sin embargo, cuando se trata de temas relacionados con temas ambientales, manifiestan que se debe solicitar de manera formal cualquier tipo de trámite*

*Por otra parte, las quejas que se reciben por parte de la comunidad son atendidas por medio de visitas técnicas, sin embargo, la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia, tarda hasta 1 año en enviar los informes a la Administración y/o inspección de policía, lo que demora la respuesta y/o posible solución a la comunidad, además de las acciones a ejecutar por parte del Municipio.*

**MUNICIPIO DE PARATEBUENO (CUNDINAMARCA)**

*¿1. ¿Qué proyectos y acciones específicas ha llevado a cabo la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia en beneficio del municipio?*

*Al respecto me permito manifestar que Corporinoquia no ha adelantado directamente proyectos de inversión propios por el municipio de Paratebueno - Cundinamarca*

*“¿4. ¿Cuáles son los principales logros de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia en el municipio en los últimos 5 años?”*

*Se tiene que en el municipio de Paratebueno - Cundinamarca se ha logrado obtener, permisos ambientales, licencias de concesión de aguas para construcción de la PTAR, cercamiento de predios.*

*¿5. ¿Cuáles son las medidas que la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia ha implementado para proteger los recursos hídricos del municipio?”*

*Es menester señalar que Corporinoquia frente a la protección de los recursos hídricos del municipio de Paratebueno - Cundinamarca, realiza control y vigilancia e impone sanciones en caso de verificar contaminación o captación del cauce sin autorización o por ser más del concedido por dicha Corporación.*

**MUNICIPIO DE GUAYABETAL (CUNDINAMARCA)**

*Frente a la pregunta 2 los recursos económicos que el municipio aporta a la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia se distribuyen en pago de tasa retributiva, pago de porcentaje ambiental y sobretasa ambiental. Por otra parte, en los últimos*

*5 años la Corporación no ha realizado aportes económicos al municipio.*

*Frente a la pregunta 3 el municipio obtiene de la relación con la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia beneficios como la participación en Comités de Gestión del Riesgo y Desastres y/o puestos de mando unificado, y acompañamiento en el comité interinstitucional de educación ambiental. Sin embargo, se presenta falencias en el apoyo con insumos, herramientas o capacitaciones a organismos de socorro, como el cuerpo nacional de bomberos, quienes atienden incendios forestales, deslizamientos, avenidas torrenciales, entre otros eventos.*

*Frente a la pregunta 4. El convenio celebrado entre la Gobernación de Cundinamarca y la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia, en donde se entregaron 20 estufas ecoeficientes junto con especies forestales para conformar un huerto leñero, beneficiando a familias en las veredas El Espinal, El Laural, Las Mesas, Conucos, Monteredondo, Mesagrande, San Roque, La Meseta y los Gaquéz.*

*Una jornada de reforestación en un predio de propiedad privada de la vereda Conucos, llevada a cabo con el fin de contribuir a la estabilidad del terreno y la restauración ecológica, realizada el 10 de noviembre de 2021. Junto con la entrega de material forestal para ser usado en otras zonas. Suministrando aproximadamente 300 individuos.*

*Donación de 400 árboles de diferentes especies para ser entregados durante el desarrollo del domingo de ramos en la Semana Santa del año 2022, a fin de sustituir el uso de la palma de cera.*

*Frente a la pregunta 6. Para la toma de decisiones ambientales, la administración municipal actúa como notificadora de situaciones registradas en el territorio a través del Comité de Gestión del Riesgo y Desastres y/o puestos de mando unificado. Como también por medio de informes de visita de inspección ocular realizados por personal de la DDEAA, a fin de que sirva como insumo en la toma de decisiones por parte de la Corporación. Presentándose falencias en este proceso puesto que la Dirección de Desarrollo Económico, Agropecuario y Ambiental no posee competencia o facultad alguna para la toma de decisiones en temas de aprovechamiento, manejo y uso de recursos naturales en el territorio. De manera pues que la Corporación nuevamente programa visita según disponibilidad de transporte y profesionales, para la resolución de la situación y toma última de decisión. Aspectos que han retrasado el proceso de peticiones o trámites que se inician tanto desde la comunidad como desde la alcaldía, puesto que la disponibilidad mencionada por parte de la autoridad ambiental es baja.*

**MUNICIPIO DE FOSCA (CUNDINAMARCA)**

- *1. En los últimos años, La Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia ha desarrollado varias convocatorias para proyectos, dentro de los cuales el municipio*

se ha visto beneficiado principalmente con material vegetal para ocasiones como semana santa, como iniciativa que buscaba prevenir que los feligreses católicos hicieran uso de material vegetal o de especies como la palma de cera, durante la celebración de domingo de ramos. Por otra parte, durante los últimos años la Corporación ha desarrollado campañas de concientización contra la cacería ilegal, la tala ilegal de árboles y otros delitos ambientales, ha apoyado directamente al Comité de Gestión de Riesgo Municipal con visitas, personal de apoyo y sus respectivos conceptos técnicos. Además, ha realizado control ambiental sobre la extractora de material de río y control a deforestación en rondas hídricas, con sus respectivas campañas de reforestación.

- 3. La relación con la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia beneficia al municipio al tener la posibilidad de aplicar y hacer parte de sus planes, programas y proyectos; tener a disposición profesionales en el área ambiental para poder realizar visitas ya sea de control o seguimiento y generar conceptos técnicos frente a las mismas, beneficia al municipio al tener una autoridad ambiental directa para los casos que así lo requieran, para promover y desarrollar la participación comunitaria en programas de protección ambiental.
- 4. La corporación ha hecho presencia en casos donde se pretende realizar construcciones cerca de cuerpos de agua, donde conceptos y autorizando o no, la construcción de los mismos en procura de proteger las fuentes hídricas.
- 5. La relación entre las entidades en cuanto a la toma de decisiones ambientales se basa en una relación de colaboración, en la cual la entidad municipal, realiza aportes a la Cooperación con el fin de recibir apoyo por parte de la Corporación para la ejecución de planes, programas y proyectos de índole ambiental; además de velar por el cumplimiento de la normativa en materia ambiental.

#### **MUNICIPIO DE CHOACHÍ (CUNDINAMARCA)**

- 3. Respecto de la pregunta en mención el municipio no recibe recursos provenientes de Corporinoquia por lo tanto no ha realizado inversiones, sin embargo, se recomienda remitirse a la corporación para ampliar la información.
- 5. A pesar que la corporación realiza rendición de cuentas, esto lo hace de manera general para todo el territorio de su jurisdicción. No existe mecanismo de control y rendición de cuentas a Corporinoquia por parte del municipio, ni tampoco la entidad

informa o socializa al municipio la ejecución de los recursos provenientes de dicha tasa.

- 6. Corporinoquia no ha ejecutado ningún tipo de proyecto de restauración y/o reforestación en el municipio en los últimos cinco años.
- 7. Corporinoquia no ha implementado ninguna acción concreta para promover prácticas sostenibles en la agricultura, ganadería y minería en el municipio.
- 8. Corporinoquia no ha apoyado al municipio en la gestión integral de residuos sólidos y en el manejo adecuado de vertimientos, únicamente se limita a realizar visitas de control y seguimiento a los instrumentos de planeación ambiental, esto posterior al pago obligatorio por parte del municipio de cada una de ellas.
- 9. Corporinoquia se limita a emitir circulares y conceptos técnicos dando recomendaciones respecto a cada caso, pero no han implementado estrategias o programas para la gestión del riesgo de desastres. La participación de ellos dentro del CMGRD generalmente es de forma virtual.
- 10. Corporinoquia no ha realizado inversiones o proyectos específicos en el municipio para la mitigación del riesgo.
- 11. Corporinoquia. A parte de la emisión de circulares, no ha llevado a cabo ninguna acción para fortalecer las capacidades del municipio en la identificación evaluación y mitigación de amenazas naturales y antrópicas en su territorio.
- 12. De ninguna forma Corporinoquia ha contribuido en la elaboración o actualización del plan municipal de gestión del riesgo de desastres.
- 13. Corporinoquia elaboró el proyecto de fortalecimiento de la educación y participación ambiental en su jurisdicción, en la cual se plantearon estrategias y acciones, las cuales solo algunas de ellas se han podido ejecutar por parte de la administración municipal, pues además de ser alejadas de las problemáticas del municipio, la corporación se limita únicamente a solicitar información para diligenciamiento de matrices y demostrar cumplimiento de las actividades, cuando en solo dos ocasiones han prestado acompañamiento en actividades de educación ambiental, las cuales han venido de iniciativas del municipio. Se realizó la apertura del nodo de red de jóvenes de ambiente, pero posterior a ello no se ha realizado ninguna otra reunión o actividad. Su participación en los CIDEA programados por el ente territorial, en su mayoría es de manera virtual.

- 14. No existe ningún mecanismo de coordinación y actualización entre Corporinoquia y la administración municipal para la planificación y ejecución de acciones ambientales en el territorio. Solo se hace mediante acercamientos solicitados por parte de la administración municipal para casos específicos. Los cuales no se concretan en todas las ocasiones.

#### **MUNICIPIO DE QUETAME (CUNDINAMARCA)**

¿Cuál ha sido el aporte económico anual del municipio a Corporinoquia en los últimos 5 años? ¿En qué proyectos o áreas se han invertido esos recursos?

El municipio de Quetame durante las vigencias 2019 a 2023 no ha recibido recursos provenientes de Corporinoquia, por ningún concepto.

¿Cómo se han distribuido los recursos provenientes de Corporinoquia para el municipio en los últimos 5 años? ¿Cuáles han sido las principales inversiones?

Como se mencionó en el ítem anterior durante las vigencias 2019 a 2023 no ha recibido recursos provenientes de Corporinoquia, por ningún concepto.

¿Existen mecanismos de control y rendición de cuentas por parte de Corporinoquia sobre el uso y destinación de los recursos provenientes de la tasa municipal? ¿Cómo se informa al municipio sobre la ejecución de estos recursos?

El municipio desconoce si existen mecanismos de control y rendición de cuentas realizados por parte de la corporación, sobre el uso y destinación de los recursos provenientes de la tasa municipal, se tiene conocimiento de que realizan actividades de rendición de cuentas de forma pública, pero no se informa a la comunidad o al municipio cual es la ejecución de dichos recursos.

¿Cuáles han sido los proyectos de reforestación, restauración de cuencas hídricas y conservación de áreas protegidas desarrollados por Corporinoquia en el municipio durante los últimos 5 años?

Dentro del proceso de empalme y una vez revisada la información recibida en los informes de gestión que reposan en el acervo documental de la entidad, no se encuentra información sobre proyectos de reforestación, restauración de cuencas hídricas y conservación de áreas protegidas desarrollados por Corporinoquia en el municipio durante los últimos 5 años.

¿Qué acciones concretas ha implementado Corporinoquia para promover prácticas sostenibles en la agricultura, ganadería y minería dentro del municipio?

Dentro del proceso de empalme y una vez revisada la información recibida en los informes de gestión que reposan en el acervo documental de la entidad, no se encuentra información sobre acciones concretas ha implementado Corporinoquia para

promover prácticas sostenibles en la agricultura, ganadería y minería dentro del municipio, toda vez que la información encontrada solo se evidencia la presencia de la corporación en el municipio bajo procesos sancionatorios, de resolución de conflictos de uso y aprovechamiento de recursos o de control y/o seguimiento a trámites.

¿De qué manera Corporinoquia ha apoyado al municipio en la gestión integral de residuos sólidos y el manejo adecuado de vertimientos?

En informes de gestión entregados a la dependencia no se registra la forma en que la Corporación autónoma regional Corporinoquia haya apoyado al municipio en la gestión integral de residuos sólidos y el manejo adecuado de vertimientos, toda vez que solo se encuentran documentos con los cuales la corporación realiza visitas de seguimiento y control a los instrumentos PSMV y PGIRS, por las cuales cobra una tarifa aproximada de \$3.717.944 moneda corriente para PSMV y \$1.692.476 moneda corriente para PGIRS, dichas visitas son liquidadas mediante auto, por concepto de honorarios, viáticos y costos administrativos; como resultado de dicha visita se emite informe de los resultados y en dado caso se realiza auto de requerimientos para el cumplimiento de dichas actividades.

¿Cuáles son las estrategias y programas que ha implementado Corporinoquia para apoyar al municipio en la gestión del riesgo de desastres naturales, como inundaciones, deslizamientos de tierra o incendios forestales?

En informes de gestión entregados a la dependencia no se registra la forma en que la corporación autónoma regional Corporinoquia ha implementado estrategias y programas para apoyar al municipio en la gestión del riesgo de desastres naturales, como inundaciones, deslizamientos de tierra o incendios forestales.

¿Qué inversiones o proyectos específicos ha realizado Corporinoquia en el municipio para la mitigación de riesgos, como obras de control de inundaciones, estabilización de taludes o manejo de cuencas hidrográficas?

En informes de gestión entregados a la dependencia no se registra la forma en que la corporación autónoma regional Corporinoquia ha realizado inversiones o proyectos específicos para la mitigación de riesgos, como obras de control de inundaciones, estabilización de taludes o manejo de cuencas hidrográficas.

¿Qué acciones ha llevado a cabo Corporinoquia para fortalecer las capacidades del municipio en la identificación, evaluación y mitigación de amenazas naturales y antrópicas en su territorio?

En informes de gestión entregados a la dependencia no se registra la forma en que la corporación autónoma regional Corporinoquia ha llevado a cabo acciones para fortalecer las capacidades del municipio en la identificación,

*evaluación y mitigación de amenazas naturales y antrópicas en su territorio.*

*¿De qué forma ha contribuido Corporinoquia en la elaboración o actualización de los planes municipales de gestión del riesgo de desastres?*

*En informes de gestión entregados a la dependencia no se registra la forma en que la corporación autónoma regional Corporinoquia ha contribuido en la elaboración o actualización de los planes municipales de gestión del riesgo de desastres.*

*¿Qué programas ha puesto en marcha Corporinoquia para fortalecer la educación ambiental y la participación ciudadana en temas ambientales en el municipio?*

*En informes de gestión entregados a la dependencia no se registra la forma en que la corporación autónoma regional Corporinoquia ha puesto en marcha programas para fortalecer la educación ambiental y la participación ciudadana en temas ambientales en el municipio.*

*¿Qué mecanismos de coordinación y articulación existen entre Corporinoquia y la administración municipal para la planificación y ejecución de acciones ambientales en el territorio?*

*En informes de gestión entregados a la dependencia no se registra la forma en que la corporación autónoma regional Corporinoquia ha establecido mecanismos de coordinación y articulación con la administración municipal para la planificación y ejecución de acciones ambientales en el territorio, a pesar de ello sí se evidencia la invitación a la mesa de participación para la construcción del plan de acción de la corporación 2024-2027, aunque cabe resaltar que se evidencia que dicha mesa no logra representar las necesidades particulares de cada municipio, toda vez que no se tocan temas de forma individual, ni se priorizan las actividades de carácter ambiental en jurisdicción.*

## **5. UNIDAD GEOPOLÍTICA COMO UN FACTOR DETERMINANTE**

La gestión ambiental eficiente y sostenible depende en gran medida de la adecuada delimitación de las jurisdicciones de las entidades encargadas de su administración. En este contexto, el concepto de unidad geopolítica se convierte en un factor crucial.

Según el artículo 23 de la ley que regula la naturaleza jurídica de las Corporaciones Autónomas Regionales, estas entidades se integran por las entidades territoriales que, debido a sus características, constituyen geográficamente un mismo ecosistema o conforman una unidad geopolítica. Este principio legal resalta la importancia de considerar las unidades geopolíticas al definir la jurisdicción de las corporaciones encargadas de la gestión ambiental.

La unidad geopolítica se refiere a un área geográfica que comparte características ambientales, socioeconómicas, culturales y políticas comunes. Estas unidades son fundamentales para una gestión coherente y coordinada del territorio, especialmente

en lo que respecta a la protección y manejo de los recursos naturales. La delimitación de jurisdicciones basadas en unidades geopolíticas permite que las políticas y acciones de conservación y desarrollo sostenible sean más efectivas y adaptadas a las realidades locales. Los ecosistemas no se ajustan a las fronteras políticas, y su gestión requiere un enfoque integral. Las cuencas hidrográficas, los bosques y los corredores de biodiversidad necesitan ser gestionados como unidades completas para garantizar su sostenibilidad. Al unificar la jurisdicción ambiental de municipios que comparten un mismo ecosistema bajo una sola entidad, se facilita la implementación de estrategias de conservación y restauración de manera coherente y eficiente. Esta unidad geopolítica asegura que las políticas ambientales sean aplicables y efectivas en toda la región, sin fragmentaciones que puedan debilitar los esfuerzos de conservación.

La gestión ambiental efectiva depende de la cooperación y coordinación entre las diferentes entidades territoriales. La unificación de municipios con características geográficas y ecosistémicas similares bajo una misma corporación autónoma, como lo estipula el artículo 23, facilita esta colaboración. La unidad geopolítica permite el intercambio de recursos, conocimientos y estrategias, optimizando los esfuerzos y recursos disponibles para la gestión ambiental. Esto resulta en una respuesta más rápida y adecuada a los desafíos ambientales, fortaleciendo la capacidad institucional y comunitaria para la protección del medio ambiente. Los ecosistemas frágiles y de alta biodiversidad requieren una atención especial y coordinada para su protección. La unidad geopolítica permite que estos ecosistemas sean gestionados de manera integral, implementando políticas de conservación que abarquen todas las áreas afectadas. Esto es esencial para la preservación de servicios ecosistémicos cruciales, como la regulación hídrica, la conservación de la biodiversidad y la mitigación del cambio climático. Al considerar las unidades geopolíticas, se asegura una gestión ambiental que responde a las necesidades específicas de cada región, promoviendo su desarrollo sostenible.

La unidad geopolítica también es vital para la gestión de riesgos ambientales. Los desastres naturales, como inundaciones, deslizamientos y sequías, requieren una planificación y respuesta coordinada que trascienda las fronteras políticas. La gestión integrada de las unidades geopolíticas permite desarrollar e implementar planes de gestión del riesgo más efectivos, adaptados a las características específicas de cada región. Esto mejora la resiliencia de las comunidades locales y asegura una respuesta adecuada ante emergencias ambientales. La unidad geopolítica facilita la alineación de las políticas y normativas regionales relacionadas con el medio ambiente y el desarrollo sostenible. Al unificar la jurisdicción bajo una entidad se asegura que las políticas ambientales sean coherentes y aplicables a toda la región. Esto evita

conflictos normativos y facilita la implementación de estrategias y programas de protección ambiental. Además, asegura que las acciones de conservación y desarrollo sostenible estén alineadas con los objetivos de desarrollo regional y nacional.

La inclusión en una jurisdicción unificada permite a los municipios acceder a recursos y fondos regionales destinados a proyectos de conservación, restauración y desarrollo sostenible. Esto fortalece la capacidad local para abordar desafíos ambientales y facilita la financiación de iniciativas que beneficien a toda la región.

La unidad geopolítica asegura que los recursos se distribuyan de manera equitativa y eficiente, promoviendo un desarrollo sostenible y una mejor calidad de vida para los habitantes.

La unidad geopolítica es un factor determinante para el cambio de jurisdicción, especialmente en la gestión ambiental. Según el artículo 23 de la ley, las Corporaciones Autónomas Regionales deben integrar entidades territoriales que conformen una unidad geopolítica o un mismo ecosistema. Este enfoque asegura una administración más eficiente y sostenible de los recursos naturales, promoviendo la cooperación y coordinación regional, protegiendo ecosistemas vulnerables, gestionando riesgos ambientales de manera efectiva, alineando políticas y normativas, y facilitando el acceso a recursos y fondos regionales. La propuesta de transferir la jurisdicción ambiental de ciertos municipios en Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) es un paso hacia una gestión ambiental más integral y coherente, que responde mejor a las realidades geográficas y socioeconómicas de la región, promoviendo un desarrollo sostenible y una mejor calidad de vida para sus habitantes.

## 6. PROBLEMÁTICAS Y NECESIDADES IDENTIFICADAS

### - Problemáticas ambientales transfronterizas.

Estos municipios en el departamento de Cundinamarca albergan una serie de ecosistemas críticos y recursos naturales que no respetan los límites políticos de los municipios. Las problemáticas ambientales, como la gestión de cuencas hidrográficas, la conservación de áreas protegidas, la gestión de residuos sólidos, y la protección de la biodiversidad, a menudo requieren una perspectiva regional y coordinación entre los municipios involucrados. La falta de una entidad regional de gestión ambiental puede resultar en enfoques fragmentados y falta de coordinación en la resolución de problemas ambientales.

### - Necesidad de coordinación y cooperación regional.

La gestión ambiental efectiva requiere una cooperación estrecha y una coordinación eficiente entre los municipios de la región. La inclusión de estos municipios en la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca

(CAR) permitirá una mayor colaboración en temas de interés ambiental, como la gestión de recursos hídricos, la planificación territorial, la protección de áreas de importancia ecológica y la promoción de prácticas sostenibles.

### - Protección de ecosistemas vulnerables.

Los municipios en mención albergan una rica biodiversidad y ecosistemas frágiles que requieren una atención especial en términos de conservación y restauración. La inclusión de estos municipios en la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) brindaría una mayor capacidad para la protección de áreas de importancia ecológica, la regulación del uso del suelo y la implementación de medidas de conservación.

### - Gestión de riesgos ambientales.

Los municipios de Guayabetal, Quetame, Une, Paratebuena, Chipaque, Cáqueza, Fosca, Gutiérrez, Choachí y Ubaque, albergan una rica biodiversidad y ecosistemas frágiles que requieren una atención especial en términos de conservación y restauración. La inclusión de estos municipios en la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) brindaría una mayor capacidad para la protección de áreas de importancia ecológica, la regulación del uso del suelo y la implementación de medidas de conservación.

### - Alienación con políticas y normativas regionales.

La inclusión de estos municipios en la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca permitiría una mayor alineación con políticas y normativas regionales relacionadas con el medio ambiente y el desarrollo sostenible. Esto facilitaría la implementación de estrategias y programas que promuevan la protección ambiental y la calidad de vida de los habitantes.

### - Acceso a recursos y fondos regionales.

La inclusión en la jurisdicción de la CAR podría proporcionar acceso a recursos y fondos regionales destinados a proyectos y programas de conservación, restauración y desarrollo sostenible. Esto podría contribuir a la financiación de iniciativas ambientales y al fortalecimiento de la capacidad local para abordar desafíos ambientales.

De esta manera, tenemos que, el proyecto de ley busca abordar una serie de problemáticas y necesidades identificadas en la gestión ambiental de los municipios de Guayabetal, Quetame, Une, Paratebuena, Chipaque, Cáqueza, Fosca, Gutiérrez, Choachí, y Ubaque en el departamento de Cundinamarca. La inclusión en la jurisdicción de la CAR Cundinamarca se presenta como una solución para promover una gestión ambiental más efectiva, una mayor cooperación regional y la protección de los valiosos recursos naturales y ecosistemas de la región.

## 7. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley busca alcanzar una serie de objetivos estratégicos para mejorar la gestión

ambiental, a la conservación de la biodiversidad y el desarrollo sostenible del departamento de Cundinamarca. A continuación, se detallan estos objetivos:

- **Fortalecer la gestión ambiental local y regional:** uno de los principales objetivos del proyecto es fortalecer la gestión ambiental de los municipios de Guayabetal, Quetame, Une, Paratebueno, Chipaque, Cáqueza, Fosca, Gutiérrez, Choachí, y Ubaque. Esto implica brindarles la capacidad y las herramientas necesarias para abordar los desafíos ambientales locales y regionales de manera más efectiva.
- **Promover la conservación de la biodiversidad:** la inclusión de estos municipios en la jurisdicción de la CAR Cundinamarca tiene como objetivo promover la conservación de la biodiversidad en el departamento. Esto implica la protección de ecosistemas críticos, la regulación del uso de suelo y la implementación de estrategias de conservación.
- **Coordinar la gestión de recursos hídricos:** la gestión de recursos hídricos es esencial para la sostenibilidad ambiental y el bienestar de las comunidades. Con el proyecto se logrará coordinar la gestión de cuencas hidrográficas, asegurando un uso responsable y sostenible del agua.
- **Fortalecer la gestión de recursos sólidos:** la gestión adecuada de residuos sólidos es un componente clave de la gestión ambiental. El proyecto mejorará las prácticas de manejo de residuos en la región, reduciendo así el impacto negativo en el entorno.
- **Proteger Áreas de Importancia Ecológica:** se busca la protección y preservación de áreas de importancia ecológica en el departamento. Esto incluye la regulación del acceso y las actividades en áreas protegidas para garantizar su integridad ambiental.
- **Alinear con políticas y normativas regionales:** la inclusión en la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) permitirá una mayor alineación con políticas y normativas regionales relacionadas con el medio ambiente y el desarrollo sostenible. Esto facilitará la implementación de estrategias y programas que promuevan la protección ambiental.
- **Contribuir al cumplimiento de objetivos de desarrollo sostenible:** los objetivos del proyecto están alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, específicamente con aquellos relacionados con la protección del medio ambiente y la sostenibilidad. Contribuye al cumplimiento de metas globales que buscan un mundo más sostenible y equitativo.

## 8. BENEFICIOS ESPERADOS DE LA TRANSFERENCIA

La transferencia de los municipios de Guayabetal, Quetame, Une, Paratebueno, Chipaque,

Cáqueza, Fosca, Gutiérrez, Choachí y Ubaque a la jurisdicción ambiental de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) es una medida que conlleva una amplia gama de beneficios esperados para el departamento de Cundinamarca. Estos beneficios no solo tienen un impacto ambiental positivo, sino que también repercuten en la calidad de vida de los habitantes y en el desarrollo sostenible de la región. A continuación, se detallan estos beneficios de manera extensa y continua:

- Se fortalecerá la capacidad de los municipios para abordar problemas ambientales locales y regionales de manera más efectiva. Se espera que esta colaboración permita el desarrollo de estrategias más sólidas y la implementación de proyectos de conservación ambiental.
- Se fomentará la coordinación y cooperación entre los municipios del departamento. Los desafíos ambientales, como la gestión de recursos hídricos y la conservación de la biodiversidad trascenderán fronteras. La CAR facilitará la colaboración y el intercambio de conocimientos entre los municipios.
- Se espera que la inclusión de los municipios en mención en la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca conduzca a una mejor preservación de áreas de importancia ecológica, como bosques, humedales y ríos.
- Con la inclusión de la jurisdicción la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca podrá coordinar y promover una gestión integral de las cuencas, lo que beneficiaría a las comunidades locales que dependen de estos recursos.
- La transferencia ayudará a reducir los riesgos ambientales, como inundaciones, deslizamientos de tierras y sequías, mediante la implementación de medidas de mitigación y la planificación adecuada de la infraestructura.
- Los municipios incluidos en la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca tendrán acceso a recursos y fondos regionales destinados a proyectos y programas de conservación, desarrollo sostenible y mitigación de riesgos, lo cual facilitará la implementación de iniciativas locales.
- Colombia tiene compromisos internacionales relacionados con la conservación del medio ambiente. La transferencia ayudará al cumplimiento de estos compromisos, lo que es esencial para la reputación y la responsabilidad global del país.

## 9. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

**Artículo 1º.** Establece el objeto de la ley, que es transferir la jurisdicción ambiental de 10 municipios de Cundinamarca, desde Corporinoquia a la CAR.

**Artículo 2°.** Dispone que los municipios pasen a jurisdicción de la CAR a partir de la vigencia de la ley. La CAR asumirá las competencias ambientales en estos territorios.

**Artículo 3°.** Plantea un periodo de transición de 6 meses en los que Corporinoquia y la CAR colaborarán para una adecuada transferencia de recursos, personal y conocimientos.

**Artículo 4°.** La CAR garantizará los recursos financieros necesarios para ejercer sus nuevas responsabilidades ambientales en los municipios.

**Artículo 5°.** El Gobierno nacional reglamentará la ley en máximo 1 año después de su promulgación, en consulta con las CAR.

**Artículo 6°.** *Vigencia.* La ley rige a partir de su promulgación y deroga disposiciones contrarias.

## 10. CONCLUSIONES DEL PROYECTO DE LEY

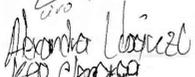
- La unificación de la jurisdicción ambiental de estos municipios bajo la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) fortalecerá la gobernanza y la capacidad de gestión ambiental en la región.
- Se obtendrá una mejor coordinación interinstitucional y mayor cooperación entre municipios para abordar problemáticas ambientales compartidas.
- La integración facilitará la protección efectiva de ecosistema estratégicos como el complejo de páramos Cruz-Verde en el Sumapaz.
- La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) podrá implementar una gestión integral de las cuencas hidrográficas en beneficio de las comunidades.
- Se optimizará la planificación territorial y el ordenamiento sostenible del uso del suelo.
- Se reducirán los riesgos asociados a amenazas ambientales gracias a la coordinación regional.
- La ley se alinea con los objetivos de desarrollo sostenible, especialmente en sostenibilidad ambiental.

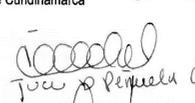
Cordialmente,

  
**JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO**  
 Autor  
 Representante a la Cámara  
 Departamento de Cundinamarca

  
 Armando Cabana

  
 A. Rodríguez

  
 Alexander Lozano

  
 Juan P. Pérez

  
 Daniel Ríos

  
 José María

## TEXTO PROPUESTO PARA PROYECTO DE LEY NÚMERO 063 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se transfiere la jurisdicción ambiental de municipios en el departamento de Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio).*

**El Congreso de Colombia**

### DECRETA

**Artículo 1°.** *Objeto.* La presente ley tiene por objeto transferir la jurisdicción ambiental de los municipios de Guayabetal, Quetame, Une, Chipaque, Cáqueza, Fosca, Gutiérrez, Choachí y Ubaque, ubicados en la Provincia de Oriente, del departamento de Cundinamarca, desde la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquía (Corporinoquia) a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR).

Así mismo, transferir la jurisdicción ambiental del municipio de Paratebueno, ubicado en la Provincia de Medina del departamento de Cundinamarca, desde la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquía (Corporinoquia) a la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio).

**Artículo 2°.** *Transferencia de jurisdicción.* Los municipios de Guayabetal, Quetame, Une, Chipaque, Cáqueza, Fosca, Gutiérrez, Choachí y Ubaque, ubicados en la Provincia de Oriente, del departamento de Cundinamarca quedarán bajo la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) un (1) año después de la entrada en vigencia de esta ley.

Adicionalmente, el municipio de Paratebueno, ubicado en la Provincia de Medina del departamento de Cundinamarca quedará bajo la jurisdicción de la la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio).

**Parágrafo 1°.** Las Corporaciones Autónomas en mención asumirán todas las competencias y responsabilidades relacionadas con la gestión ambiental, la preservación de los recursos naturales y la regulación de actividades que afecten el medio ambiente en estos municipios.

**Artículo 3°.** *Coordinación y transición.* Para garantizar una transición efectiva y sin interrupciones en la jurisdicción ambiental de los municipios involucrados, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio) y la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquía (Corporinoquia), colaborarán durante un período de transición de seis (6) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia de esta ley. Durante este período, las entidades trabajarán respectivamente para

garantizar una transferencia ordenada de recursos, personal y conocimiento técnico.

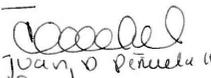
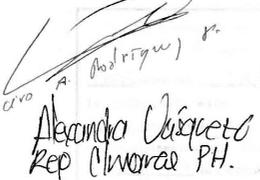
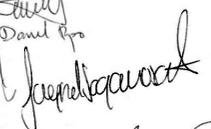
**Artículo 4°. Recursos financieros.** La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio) garantizarán los recursos financieros necesarios para el ejercicio efectivo de sus nuevas responsabilidades en los municipios mencionados en esta ley. Estos recursos serán asignados de acuerdo con las necesidades y prioridades ambientales de cada municipio y se incluirán en los correspondientes presupuestos anuales.

**Artículo 5°. Reglamentación.** El Gobierno nacional, en consulta con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio) y la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquía (Corporinoquia), reglamentarán esta ley en un plazo máximo de un (1) año a partir de su promulgación.

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

Cordialmente,

  
**JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO**  
 Autor  
 Representante a la Cámara  
 Departamento de Cundinamarca

 Armando Salazar  
 Juan O. Páez  
 Daniel  
 Alexandra Cisneros  
 Rep. Chiriquí PH.  
 Juan  
 Yuliff

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
**SECRETARÍA GENERAL**

Fecha 24 de Julio del año 2024  
 Ha sido presentado en este despacho el  
 Proyecto de Ley Acto Legislativo  
 No. 063 Con su correspondiente  
 Exposición de Motivos, suscrito Por: H.R. Julio  
Roberto Salazar.

**SECRETARIO GENERAL**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 065 DE 2024 CÁMARA**

*por medio de la cual se regulan los exámenes médicos ocupacionales dentro de los procesos de contratos de trabajo y/o admisiones en empresas del sector privado y entidades del Estado y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 24 de julio de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

**Asunto: Radicación Proyecto de Ley número 065 de 2024, por medio de la cual se regulan los exámenes médicos ocupacionales dentro de los procesos de contratos de trabajo y/o admisiones en empresas del sector privado y entidades del Estado y se dictan otras disposiciones.**

Respetado Secretario,

En mi condición de Representante a la Cámara y de conformidad con las facultades conferidas con el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, me permito someter a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley, *por medio de la cual se regulan los exámenes médicos ocupacionales dentro de los procesos de contratos de trabajo y/o admisiones en empresas del sector privado y entidades del Estado y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

  
**RUTH AMELIA CAYCEDO ROSERO**  
 Representante a la Cámara  
 Departamento de Nariño

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 065 DE 2024 CÁMARA**

*por medio de la cual se regulan los exámenes médicos ocupacionales dentro de los procesos de contratos de trabajo y/o admisiones en empresas del sector privado y entidades del Estado y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de la República**

**LEGISLA:**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto regular la etapa precontractual laboral en relación con los exámenes médicos ocupacionales, estableciendo los derechos y obligaciones de empleadores y aspirantes a empleo. Esta normativa busca garantizar la transparencia, la no discriminación y el respeto a la privacidad y dignidad de los aspirantes, asegurando que los exámenes

médicos ocupacionales sean realizados de manera objetiva y conforme a lo requerido para el cargo.

**Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.*** La presente ley se aplicará a todos los empleadores y empresas del sector privado, así como a las entidades públicas del Estado, incluyendo las empresas sociales del Estado y las organizaciones de economía solidaria. También abarcará las asociaciones público-privadas y todo tipo de sociedades. Asimismo, se incluirán todas aquellas entidades que cumplan con los requisitos para ser consideradas como empresas, empleadores, o entidades estatales contratantes.

**Artículo 3°. *Son exámenes médicos ocupacionales.*** Se entienden como exámenes médicos ocupacionales los análisis clínicos y paraclínicos de salud realizados a los trabajadores y/o aspirantes a empleos, con el propósito de determinar su aptitud física y mental para desempeñar las funciones inherentes a un puesto de trabajo específico. Estos exámenes incluyen, pero no se limitan a, evaluaciones físicas, pruebas de laboratorio, estudios de imagen, y evaluaciones psicológicas, y son realizados por profesionales de la salud con el fin de prevenir riesgos laborales, proteger la salud de los trabajadores.

**Artículo 4°. *Es consentimiento informado para exámenes paraclínicos.*** Es el proceso mediante el cual un trabajador o aspirante a un empleo, después de recibir información clara, completa y comprensible sobre la naturaleza, propósito, beneficios, riesgos y posibles consecuencias de los exámenes de laboratorio a los que será sometido, otorga su autorización voluntaria para la realización de dichos exámenes.

Este consentimiento debe ser documentado por escrito, asegurando que el individuo ha tenido la oportunidad de hacer preguntas y ha comprendido plenamente la información proporcionada antes de decidir participar en los exámenes, documento que contendrá de manera detallada qué exámenes se van a realizar.

**Artículo 5°. *Obligación de información.*** El empleador o la entidad contratante deberá informar al trabajador o aspirante a un empleo sobre todos los exámenes clínicos y paraclínicos que se requieran como parte del proceso de selección, evaluación o monitoreo de salud ocupacional.

La información proporcionada deberá incluir una descripción detallada de cada examen, su propósito, la metodología empleada, los posibles riesgos y beneficios, así como posteriormente los resultados.

**Parágrafo.** El empleador o la entidad contratante deberá proporcionar al trabajador o aspirante a un empleo un documento de consentimiento informado, que debe contener toda la información de los exámenes clínicos y paraclínicos como se describen en el artículo 2. Este documento debe ser redactado en un lenguaje claro y accesible para asegurar su comprensión.

**Artículo 6°. *Firma y aceptación.*** El consentimiento informado, que trata el parágrafo del

artículo anterior deberá ser firmado por el trabajador o aspirante a un empleo como manifestación de su aceptación y conformidad con la realización de los exámenes clínicos y paraclínicos descritos.

La firma del consentimiento informado no deberá ser coaccionada de ninguna manera, y el trabajador o aspirante a un empleo tendrá la opción de rechazar la realización de dichos exámenes, siendo informado de las posibles consecuencias de su decisión.

**Artículo 7°. *Obligación de Traslado del Consentimiento Informado.*** El empleador o la entidad contratante deberá trasladar una copia del documento de consentimiento informado, debidamente firmado por el trabajador o aspirante a un empleo, a la Institución Prestadora de Salud (IPS) o laboratorio clínico encargado de realizar los exámenes clínicos y paraclínicos, entidad y/o empresa que deberá realizar exactamente los mismos exámenes que fueron autorizados por el trabajador o aspirante a un empleo.

**Artículo 8°. *Obligación de entrega de resultados al trabajador o aspirante.*** La Institución Prestadora de Salud (IPS) o laboratorio clínico que realice exámenes clínicos y paraclínicos al trabajador o aspirante a empleo está obligada a entregar los resultados completos de dichos exámenes al usuario que se los realizó.

La entrega de los resultados deberá realizarse de manera confidencial y segura, garantizando la privacidad de la información del trabajador o aspirante a empleo. Los resultados deberán ser entregados en un formato claro y comprensible, junto con una explicación de estos si así lo solicita el trabajador o aspirante a empleo.

**Artículo 9. *Realización de Exámenes sin distinción de género.*** La entidad del Estado o empresa del sector privado contratante deberá garantizar que todos los aspirantes a un empleo sean sometidos a los mismos exámenes clínicos y paraclínicos, sin importar su género, asegurando que no exista discriminación de género en la evaluación de su estado de salud. La entidad Estatal o empresa contratante deberá implementar mecanismos de supervisión para garantizar el cumplimiento de este artículo y prevenir cualquier acto de discriminación durante el proceso de selección.

**Parágrafo.** Se prohíbe a los empleadores, públicos y privados, exigir la realización de pruebas de embarazo como condición para la selección, contratación, ascenso, permanencia, o cualquier otro proceso relacionado con el empleo.

La realización de pruebas de embarazo podrá ser requerida únicamente en aquellos casos en los que el estado de embarazo pueda impedir la ejecución de las funciones o actividades inherentes al cargo a proveer. En estos casos, el empleador deberá:

- a. Justificar documentalmente la necesidad de la prueba de embarazo en relación con la seguridad y la salud de la trabajadora y/o de terceros.

- b. Contar con el consentimiento previo, libre e informado de la trabajadora.
- c. Garantizar la confidencialidad de los resultados y la privacidad de la trabajadora.

**Artículo 10. Sanciones.** La Institución Prestadora de Salud (IPS) o empresa y/o entidad contratante tiene prohibido realizar exámenes clínicos y paraclínicos que no hayan sido previamente autorizados mediante el consentimiento informado del trabajador o aspirante a empleo, garantizando que no se realicen procedimientos discriminatorios basados en el género del trabajador o aspirante a empleo. Todos los procedimientos deberán ser iguales para todos los aspirantes, independientemente de su género.

**Parágrafo.** En caso de que la IPS o empresa y/o entidad contratante realice exámenes clínicos y paraclínicos no autorizados mediante el consentimiento informado, se impondrán las sanciones que determine la superintendencia de salud o el Ministerio de Trabajo, según sea el caso.

**Artículo 11. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación.

De la Congresista,



**RUTH AMELIA CAYCEDO ROSERO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Nariño

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### INTRODUCCIÓN

En el marco de la protección de los derechos fundamentales y la promoción de la igualdad de género, se presenta esta ley con el objetivo de erradicar cualquier forma de discriminación basada en el género durante las etapas de selección y evaluación de personal. Esta iniciativa legislativa surge en respuesta a la sentencia constitucional T-202 de 2024, emitida por la Corte Constitucional, que exhorta al Congreso de la República a regular de manera efectiva las etapas previas al empleo para garantizar la no discriminación.

La sentencia T-202 de 2024 establece que toda forma de discriminación por razón de género es contraria a los principios constitucionales de igualdad, dignidad humana y no discriminación. La Corte Constitucional, en su fallo, subraya la necesidad urgente de implementar medidas legislativas que aseguren un trato equitativo y justo para todas las personas, independientemente de su género, durante los procesos de selección y evaluación laboral.

En cumplimiento de este mandato constitucional, la presente ley tiene como finalidad establecer un marco normativo que prohíba y sancione cualquier acto discriminatorio en el ámbito laboral, especialmente durante las etapas previas a la contratación. Se busca garantizar que todos los

aspirantes a un empleo sean evaluados en igualdad de condiciones, asegurando la transparencia y equidad en los procedimientos de selección, así como el respeto a sus derechos fundamentales.

### JUSTIFICACIÓN

Este proyecto de ley es un paso esencial en la protección de los derechos fundamentales y la promoción de la igualdad de género en el ámbito laboral. Surge como respuesta a la sentencia Constitucional T-202 de 2024, emitida por la Corte Constitucional, que exhorta al Congreso de la República a regular de manera efectiva las etapas previas al empleo para garantizar la no discriminación.

La Sentencia T-202 de 2024 subraya que cualquier forma de discriminación por razón de género es contraria a los principios constitucionales de igualdad, dignidad humana y no discriminación. La Corte Constitucional destaca la necesidad urgente de implementar medidas legislativas que aseguren un trato equitativo y justo para todas las personas, independientemente de su género, durante los procesos de selección y evaluación laboral. Este fallo resalta la importancia de eliminar las barreras que perpetúan la desigualdad y la exclusión en el acceso al empleo.

Además, este proyecto de ley incorpora las directrices de la Sentencia T-1266 de 2008, en la que la Corte Constitucional indicó que excluir a una persona apta para desempeñar un cargo con base en criterios ajenos a la aptitud y que no inciden en ella, vulnera su derecho fundamental a no ser discriminado. Con ello, se busca alinear las prácticas de selección y evaluación de personal, incluyendo los exámenes médicos ocupacionales clínicos y paraclínicos, con los principios establecidos por la Corte, asegurando que los procesos sean libres de cualquier forma de discriminación.

El Ministerio del Trabajo ha adelantado actividades valiosas en esta materia, como la expedición de la Circular número 062 de 2021 y la conformación de un Grupo Élite de Inspección Laboral para la Equidad de Género (Grupo GEEG) mediante la Resolución número 4607 de 2022. No obstante, estas medidas no abordan adecuadamente las situaciones de discriminación en el acceso al empleo. Es crucial que una persona víctima de discriminación tenga no solo acompañamiento, sino también la posibilidad de denunciar esta situación ante el Ministerio para que se impongan las sanciones pertinentes.

La Sentencia C-038 de 2021 de la Corte Constitucional subraya la necesidad de erradicar cualquier forma de discriminación de género en las instituciones jurídicas y en las normas del ordenamiento legal, destacando la importancia de deshacerse de rezagos patriarcales que perpetúan la idea de una supuesta incapacidad de las mujeres para definir su propio curso de acción. Esta visión es esencial para promover una sociedad justa e

igualitaria, en la que las mujeres puedan ejercer plenamente sus derechos y libertades.

La discriminación de género no solo limita las oportunidades de las mujeres, sino que también refuerza estigmas discriminatorios bajo el pretexto de protección, lo cual, en realidad, humilla y denigra su dignidad. La sentencia es clara al señalar que cualquier contribución del Estado, histórica o actual, que refuerce estos estigmas es inaceptable y debe ser rectificadas. La protección verdadera de los derechos de las mujeres implica el respeto pleno de su dignidad y autonomía, permitiéndoles construir y desarrollar su identidad conforme a sus propios planes de vida.

Las disposiciones que mantienen una diferenciación injustificada entre hombres y mujeres, especialmente en el ámbito laboral, perpetúan una estructura de poder desequilibrada que favorece al empleador, como la parte dominante de la relación laboral. Esta situación es incompatible con los principios constitucionales de igualdad y dignidad humana. Por lo tanto, la eliminación de tales disposiciones es un paso ineludible para garantizar que las mujeres puedan ejercer sus derechos en condiciones de igualdad y sin discriminación.

Detener la discriminación de género es fundamental para asegurar que las mujeres puedan participar plenamente en todos los aspectos de la vida social, económica y política. Esto no solo beneficia a las mujeres, sino que también enriquece a la sociedad en su conjunto, fomentando un entorno más diverso, equitativo y justo. Al respetar la autonomía y la dignidad de las mujeres, se fortalece la cohesión social y se promueve un desarrollo inclusivo y sostenible.

La Sentencia C-038 de 2021 establece un precedente claro para la acción legislativa y política, indicando que es imperativo revisar y abolir todas las normas y prácticas que perpetúen la desigualdad de género.

Por lo tanto, la práctica ha demostrado que muchas mujeres y hombres han sido discriminados durante los exámenes ocupacionales, viéndose negados en el acceso al cargo a pesar de haber superado todos los filtros previos. Esta discriminación se manifiesta en la realización de exámenes de laboratorio o paraclínicos que buscan detectar situaciones como embarazos o enfermedades terminales no contagiosas, lo cual les impide ocupar el puesto para el cual fueron seleccionados. Mediante esta ley, se pretende reducir significativamente el índice de discriminación en estos procesos, garantizando un trato justo y equitativo para todos los aspirantes.

## I. MARCO NORMATIVO

El presente proyecto de ley tiene como objetivo erradicar cualquier forma de discriminación durante las etapas de selección y evaluación de personal, garantizando así un trato justo y equitativo para todos los aspirantes a un empleo.

Este proyecto se fundamenta en la Sentencia T-202 de 2024 de la Corte Constitucional, que

exhorta al Congreso de la República a regular de manera efectiva las etapas previas al empleo para garantizar la no discriminación. Dicha sentencia establece que cualquier forma de discriminación basada en el género es contraria a los principios constitucionales de igualdad, dignidad humana y no discriminación, subrayando la necesidad de implementar medidas legislativas que aseguren un trato equitativo y justo para todas las personas.

Además, se incorpora la Sentencia T-1266 de 2008, en la que la Corte Constitucional indicó que excluir a una persona apta para desempeñar un cargo con base en criterios ajenos a la aptitud y que no inciden en ella, vulnera su derecho fundamental a no ser discriminado. Este proyecto de ley busca alinear las prácticas de selección y evaluación, desde los exámenes médicos ocupacionales clínicos y paraclínicos, de personal con los principios establecidos por la Corte, asegurando que los procesos sean transparentes y libres de cualquier forma de discriminación.

El Ministerio del Trabajo ha adelantado actividades valiosas en esta materia, como la expedición de la Circular número 062 de 2021 y la conformación de un Grupo Élite de Inspección Laboral para la Equidad de Género (Grupo GEEG) mediante la Resolución número 4607 de 2022. Sin embargo, estas medidas no abordan adecuadamente las situaciones de discriminación en el acceso al empleo, donde una persona víctima de discriminación requiere no solo acompañamiento, sino también la posibilidad de poner en conocimiento esta situación ante el Ministerio para que se impongan las sanciones pertinentes. Por ello, este proyecto de ley propone que el Ministerio del Trabajo ofrezca un acompañamiento integral a las personas víctimas de discriminación y establezca un mecanismo efectivo para la denuncia y sanción de estos actos discriminatorios.

Este marco normativo tiene como finalidad crear un entorno laboral más justo e inclusivo, explicando donde todos los aspirantes a un empleo tengan las mismas oportunidades de ser evaluados y seleccionados en función de sus capacidades y méritos, sin importar su género, estado de salud u otras condiciones ajenas a la aptitud para el cargo. La implementación de esta ley contribuirá a la construcción de una sociedad más equitativa y respetuosa de los derechos fundamentales, alineándose con los principios constitucionales.

## II. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente proyecto de ley tiene como objetivo la protección de los derechos fundamentales y la promoción de la igualdad de género. En este contexto, la ley se aplicará en los ámbitos y circunstancias de las entidades públicas y empresas privadas del territorio nacional, independientemente de su sector o tipo de actividad económica.

Así como en las etapas de selección y evaluación de personal, el presente proyecto de ley regulará específicamente las etapas de selección y evaluación

de personal, abarcando desde la publicación de ofertas de empleo hasta la toma de decisiones finales de contratación. Esto incluye, pero no se limita a, anuncios de vacantes, recepción de postulaciones, entrevistas, pruebas de aptitud, exámenes médicos, y cualquier otra evaluación relacionada con el proceso de selección.

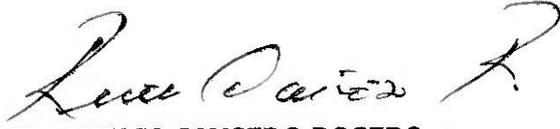
El Ministerio del Trabajo tendrá la responsabilidad de ofrecer un acompañamiento integral a las personas que consideren haber sido víctimas de discriminación durante el proceso de selección y evaluación de personal. Asimismo, el Ministerio deberá establecer mecanismos eficaces para la denuncia y sanción de actos discriminatorios, de acuerdo con las disposiciones de esta ley.

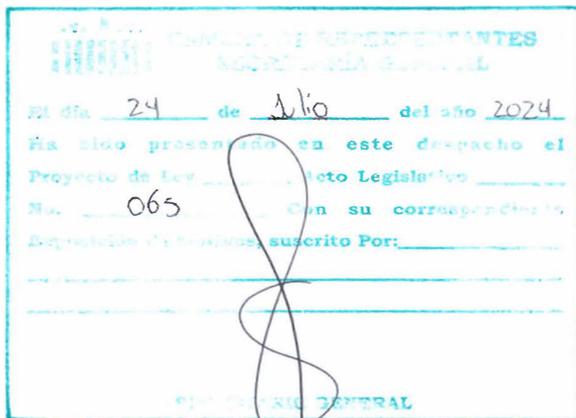
**CONFLICTOS DE INTERÉS**

Según lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

De manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

De la Congresista,

  
**RUTH AMELIA CAYCEDO ROSERO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Nariño



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 066 DE 2024  
CÁMARA**

*por el cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1364 de 2009 en lo relacionado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 24 de julio de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

**Asunto: Radicación Proyecto de Ley número 066 de 2024, por el cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1364 de 2009 en lo relacionado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones.**

Respetado Secretario,

En mi condición de Representante a la Cámara y de conformidad con las facultades conferidas con el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, me permito someter a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley *por el cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1364 de 2009 en lo relacionado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

  
**RUTH AMELIA CAYCEDO ROSERO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Nariño

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 066 DE 2024  
CÁMARA**

*por el cual se modifica la Ley 769 de 2002: “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” y la Ley 1364 de 2009: “Por la cual se modifica el numeral 1 del parágrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto número 663 de 1993 sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de la República  
DECRETA**

**Artículo 1º.** Adiciónese un parágrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 42. Seguros obligatorios.** Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos con matrícula activa deben tener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el

cual se registrá por las normas vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

**Parágrafo 1º.** Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial, entendido como no reportar siniestros durante la vigencia inmediatamente anterior del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y haber renovado su póliza de manera oportuna, definida como la renovación de la póliza antes de su vencimiento, tendrán derecho a la disminución en el valor de la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) así:

Si en la vigencia inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), registra un buen comportamiento vial; tendrán derecho él un descuento, por única vez, sobre el valor de la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Esta medida será aplicable para aquellos propietarios de vehículos que hayan tenido un buen comportamiento durante el año 2021 y 2022 y 2023, con lo cual el descuento aplicará sobre la prima de la vigencia inmediatamente posterior. En ningún caso afectará el valor de la contribución a la Administradora de los Recursos del Sistema de Seguridad Social en Salud (ADRES) ni a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

El descuento a que se refiere el presente parágrafo, se otorgará por única vez a la combinación entre el vehículo y el tomador del seguro. En ningún caso, el tomador del seguro podrá hacerse acreedor del beneficio más de una vez por el mismo vehículo.

**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro de los tres meses siguientes contados a partir de la vigencia de la presente ley, definirá el descuento y reglamentará el procedimiento para la verificación y aplicación de las condiciones exigidas para acceder al descuento. En caso de cambio de propietario de vehículo deberá proceder el cambio de tomador, de manera tal que los beneficios no sean conmutables entre el antiguo y el nuevo propietario.

**Parágrafo 3º.** Los vehículos de servicio particular de placas extranjeras, que ingresen por las zonas fronterizas y permanezcan en el país por un tiempo inferior a 3 días, no les será exigible estar amparados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

Lo establecido en el presente parágrafo no es aplicable a los vehículos y motocicletas con registrados en el país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, que hayan ingresado o ingresen por el régimen de internación temporal al país.

**Artículo 2º.** Modifíquese el artículo 196 del Decreto número 663 de 1993, modificado por el artículo segundo de la Ley 1364 de 2009, el cual quedará así:

**Artículo 196. Entidades aseguradoras habitadas para ofrecer el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.**

#### 4. Expedición del seguro en zonas fronterizas.

Las aseguradoras a las cuales se refiere el

presente artículo deberán expedir seguros de corto plazo por el tiempo en el cual, el vehículo permanezca en el país. De igual manera deberán expedir seguros de corto plazo para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro. Las aseguradoras deberán definir los mecanismos tecnológicos para que el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para los vehículos definidos en este numeral, entre en vigencia de forma inmediata en el momento en que sea expedido previa acreditación del pago de la prima.

**Parágrafo.** Los seguros de corto plazo que se expidan en las zonas fronterizas, no podrán superar el plazo de 90 días contados desde la fecha de su expedición. En caso de requerirse por más días se podrá expedir por un término adicional igual o menor al inicial.

**Artículo 3º. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



**RUTH AMELIA CAYCEDO ROSERO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Nariño

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### Objeto de la ley

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un término de gratuidad en el SOAT de los vehículos extranjeros que ingresan al territorio nacional por las zonas fronterizas, con el fin de fortalecer las relaciones comerciales que son de beneficio para el país y para el desarrollo económico de la población de estas zonas.

#### Justificación del proyecto de ley

Para el departamento de Nariño es de suma importancia el comercio fronterizo con el país vecino de Ecuador, en ciudades como Ipiales cobra relevancia el flujo de vehículos de Ecuador que transitan por Ipiales en busca de comercio y turismo, las rentas que dejan los ciudadanos extranjeros en la ciudad son parte fundamental de la cadena económica del departamento.

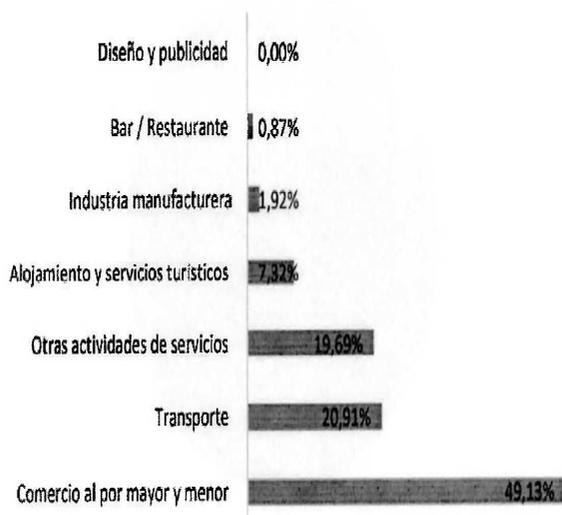
Sin embargo, la economía de la región siempre se ha visto afectada positiva o negativamente por las condiciones económicas de Ecuador, para el caso actual, el departamento de Nariño no ha podido restablecer por completo su comercio desde la pandemia generada por el COVID-19; pues el 11 de marzo mediante el acuerdo ministerial número 00126-2020, el Ministerio de Salud de Ecuador declara la emergencia sanitaria y de común acuerdo

entre los países se decidió que se cerraría la frontera vehicular, lo que provocó un cierre completo del comercio entre los dos países.

Antes de la pandemia, según la Cámara de Comercio de Pasto antes de la pandemia se registraban aproximadamente 10.000 visitantes diarios y en días feriados más de 30.000 impulsados fuertemente por la dinámica comercial de la ciudad.

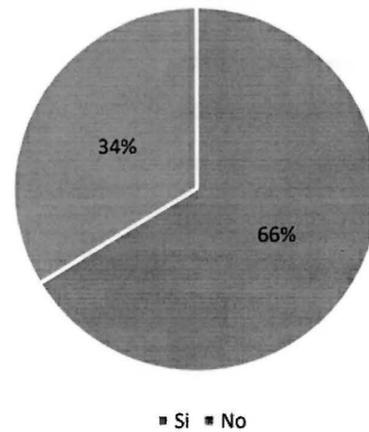
De acuerdo con el censo empresarial realizado en el 2020 en la ciudad de Pasto y en 2019 en Ipiales, se puede observar que el sector económico más representativo para el departamento es el comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas en un 54,29% y 58,895 respectivamente; los demás sectores de la economía se pueden observar a continuación:

**SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE**



A los mismos encuestados se les preguntó que si tiene clientes permanentes provenientes desde Ecuador, en el cual se pudo obtener que el 66% de los comerciantes del departamento si tienen clientes permanentes que provienen desde Ecuador como se puede observar en el siguiente gráfico:

**CLIENTES PROVENIENTES DE ECUADOR**



Sumado a todo esto, hoy el departamento de Nariño cuenta con una barrera que no permite dinamizar por completo la economía de la región, pues entre los requisitos para que un vehículo ingrese al país debe adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por el tiempo en el cual va a permanecer en el país.

Hoy las aseguradoras no expiden este seguro por un periodo inferior a 15 días, y en algunos casos se niegan a expedir las pólizas, lo cual hace inviable que los ciudadanos de Ecuador puedan ingresar con sus vehículos a comercializar en Ipiales, ya que la mayoría de los visitantes no permanecen en Colombia por más de 3 días, incluso algunos ingresan en la mañana y en la tarde del mismo día salen del país con mercancía comprada en Colombia.

En cuanto al flujo vehicular por el puente internacional de Rumichaca, durante el 2022 según Migración Colombia por este conector vial ingresaron más de 72.000 vehículos, en el cual, más del 90% ingresan por turismo, 5% por tránsito, y el resto ingresa por actos administrativos y de negocios.

Un estudio de la Cámara de Comercio de Pasto evidencia la importancia del flujo fronterizo para la ciudad de Ipiales, pues solamente en un día se pueden observar los siguientes datos:

**Sábado 20 de agosto de 2022**

Frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte público
Hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	602	150	85
Mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	2411	935	287
Tarde 1 a 5 p. m.	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1020	570	253
Día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	3.431	1.600	540

Fuente: Informe Relevante Sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

**Domingo 21 de agosto de 2022**

Frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte público
Hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	350	120	N/A
Mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1100	600	N/A
Tarde 1 a 5 p. m.	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1750	550	N/A
Día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1850	1150	N/A

Fuente: Informe Relevante Sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

**Jueves 25 de agosto de 2022**

Frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte público
Hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	200	110	70
Mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	890	515	267
Tarde 1 a 5 p. m.	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	554	257	163
Día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1444	772	430

Fuente: Informe Relevante Sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

**Viernes 26 de agosto de 2022**

Frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte público
Hora	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	358	171	90
Mañana 8 a 12	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1430	685	360
Tarde 1 a 5 p. m.	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	824	423	230
Día	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	2254	1108	590

Fuente: Informe Relevante Sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022

**Ponderado de promedio mensual**

Frecuencia	Ciudad	Sitio	Flujo	Número de personas que transitan en vehículos particulares	Número de vehículos particulares	Número de vehículos de transporte público
Día entre semana	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	1400	700	N/A
Fin de semana	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	5281	3800	N/A
Semana	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	11181	6600	N/A
Mes	Ipiales	Rumichaca	Viajeros y vehículos entrando	44724	26400	N/A

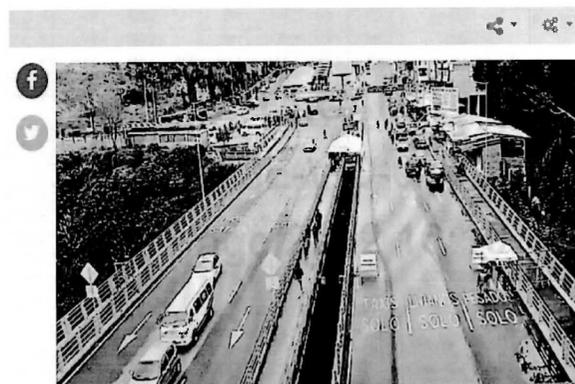
Fuente: Informe Relevante sobre Tráfico Vehicular Frontera Colombiana Ecuador – Cámara de Comercio de Ipiales 2022

“Semanalmente el consolidado del flujo vehicular es de 6.600 vehículos ecuatorianos y mensualmente de un total de 26.400 vehículos en promedio. En comparación al año 2019, se puede apreciar que a la disminución del ingreso de vehículos al territorio colombiano es del 40%. Si bien, en los últimos años las afectaciones económicas han sido significadas muchas pérdidas para el sector empresarial y comercial ya sea por la pandemia o por temas de orden público, ¿desde el mes de mayo del 2022 las restricciones de movilidad también han sido utilizadas como una estrategia de proteccionismo en el hermano país del Ecuador para generar desinformación y causar malestar e incomodidades en los visitantes al momento de ingresar a la ciudades de Ipiales, dado que si cruzan a la frontera vienen predispuestos a ser sancionados o perseguidos por el tránsito o en su defecto medios como el diario el comercio indican que Ipiales ya no es tan atractivo para hacer compras, nota que se puede visualizar” (Informe Relevante Sobre Tráfico

Vehicular Frontera Colombia Ecuador - Cámara de Comercio de Ipiales 2022).

11 de agosto de 2022 18:04

**¿A cómo está el dólar en Colombia?  
Conductores deben pagar SOAT si  
viajan a ese país**



El ECU 911 monitorea el flujo vehicular en el puente de Rumichaca, a víspera del inicio del feriado del 10 de agosto en Ecuador. Foto: Twitter ECU 911

Debido a esto se puede observar una disminución en el flujo migratorio de ecuatorianos al pasar de los años, exceptuando los datos del 2020 y 2021 en el cual nos encontrábamos en pandemia, el flujo de vehículos para el 2023 no logra llegar ni al 50% de lo que fue en el año inmediatamente anterior, debido a los problemas que se están presentando con la expedición del SOAT.

PUESTO DE CONTROL	TIPO DE MOVIMIENTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RUMICHACA	ENTRADAS	66.826	62.460	47.317	52.365	10.156	3.720	83.259	5.514
	SALIDAS	57.622	57.410	43.709	43.709	11.367	2.308	57.900	6.511
	<b>TOTAL</b>	<b>124.448</b>	<b>119.870</b>	<b>91.026</b>	<b>96.074</b>	<b>21.523</b>	<b>6.028</b>	<b>141.159</b>	<b>12.025</b>
CHILES	ENTRADAS	78	67	340	154	8	0	41	0
	SALIDAS	56	44	453	201	16	0	50	0
	<b>TOTAL</b>	<b>134</b>	<b>111</b>	<b>793</b>	<b>355</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>91</b>	<b>0</b>
TUMACO	ENTRADAS	1.427	1.546	811	802	425	209	886	0
	SALIDAS	1.246	1.453	733	709	450	227	645	0
	<b>TOTAL</b>	<b>2.673</b>	<b>2.999</b>	<b>1.544</b>	<b>1.511</b>	<b>875</b>	<b>436</b>	<b>1.531</b>	<b>0</b>
SAN MIGUEL	ENTRADAS	3.751	5.441	3.793	4.354	801	20	3.087	0
	SALIDAS	3.242	5.068	3.627	3.780	907	0	2.481	0
	<b>TOTAL</b>	<b>6.993</b>	<b>10.509</b>	<b>7.420</b>	<b>8.134</b>	<b>1.708</b>	<b>20</b>	<b>5.568</b>	<b>0</b>
LEGUIZAMO	ENTRADAS	18	10	6	12	35	0	2	0
	SALIDAS	12	7	4	6	28	0	2	0
	<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL ENTRADAS</b>		<b>72.100</b>	<b>69.524</b>	<b>52.267</b>	<b>57.687</b>	<b>11.425</b>	<b>3.949</b>	<b>87.275</b>	<b>5.514</b>
<b>TOTAL SALIDAS</b>		<b>62.218</b>	<b>63.982</b>	<b>48.526</b>	<b>51.800</b>	<b>12.768</b>	<b>2.535</b>	<b>61.078</b>	<b>6.511</b>
<b>TOTAL ECUATORIANOS 669.159</b>									

PUESTO DE CONTROL	TIPO DE MOVIMIENTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RUMICHACA	ENTRADAS	66.826	62.460	47.317	52.365	10.156	3.720	83.259	5.514
	SALIDAS	57.622	57.410	43.709	43.709	11.367	2.308	57.900	6.511
	<b>TOTAL</b>	<b>124.448</b>	<b>119.870</b>	<b>91.026</b>	<b>96.074</b>	<b>21.523</b>	<b>6.028</b>	<b>141.159</b>	<b>12.025</b>
CHILES	ENTRADAS	78	67	340	154	8	0	41	0
	SALIDAS	56	44	453	201	16	0	50	0
	<b>TOTAL</b>	<b>134</b>	<b>111</b>	<b>793</b>	<b>355</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>91</b>	<b>0</b>
TUMACO	ENTRADAS	1.427	1.546	811	802	425	209	886	0
	SALIDAS	1.246	1.453	733	709	450	227	645	0
	<b>TOTAL</b>	<b>2.673</b>	<b>2.999</b>	<b>1.544</b>	<b>1.511</b>	<b>875</b>	<b>436</b>	<b>1.531</b>	<b>0</b>
SAN MIGUEL	ENTRADAS	3.751	5.441	3.793	4.354	801	20	3.087	0
	SALIDAS	3.242	5.068	3.627	3.780	907	0	2.481	0
	<b>TOTAL</b>	<b>6.993</b>	<b>10.509</b>	<b>7.420</b>	<b>8.134</b>	<b>1.708</b>	<b>20</b>	<b>5.568</b>	<b>0</b>
LEGUIZAMO	ENTRADAS	18	10	6	12	35	0	2	0
	SALIDAS	12	7	4	6	28	0	2	0
	<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL ENTRADAS</b>		<b>72.100</b>	<b>69.524</b>	<b>52.267</b>	<b>57.687</b>	<b>11.425</b>	<b>3.949</b>	<b>87.275</b>	<b>5.514</b>
<b>TOTAL SALIDAS</b>		<b>62.218</b>	<b>63.982</b>	<b>48.526</b>	<b>51.800</b>	<b>12.768</b>	<b>2.535</b>	<b>61.078</b>	<b>6.511</b>
<b>TOTAL ECUATORIANOS 669.159</b>									

complicada para la región. Es por esto que el sur del país necesita de acciones que ayuden a dinamizar la economía.

La solución propuesta en esta iniciativa legislativa es poder establecer los primeros tres días de estancia en el país la gratuidad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, esto permitirá que los ciudadanos ecuatorianos puedan ingresar al país a hacer sus compras y negocios y posterior a esto retornen a su país, es momento que el país permita abrir sus fronteras en un momento en el que los colombianos necesitamos traer inversión extranjera y la oportunidad comercial que se presenta entre Ipiales y Tulcán está en peligro por las barreras de acceso.

Ahora bien, en cuanto a la normatividad que regula la materia se tiene que, el Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 de 2002 en su artículo 27 establece las condiciones y requisitos generales que deben cumplir los vehículos automotores que circulan por el país, lo que implica que “Todos los vehículos que circulan por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determina este código estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propenden a la seguridad la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones” (subrayado fuera de texto).

Además, el artículo 41 establece las condiciones en las que pueden ingresar al país y moverse los vehículos extranjeros, así: **“Artículo 41. Vehículos extranjeros.** Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en



La disminución de vehículos que ingresan al país es alarmante, la disminución está incluso en niveles de pandemia, entendiéndose que la mayoría del comercio de Ipiales se desempeña en repuestos y reparación de vehículos la situación resulta muy

*el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los convenios internacionales y la ley de fronteras sobre la materia*

*El Gobierno nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera”*

Asimismo, el artículo 42 de la citada norma establece **“Artículo 42. Seguros obligatorios.** *Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan (...).”*

Dicho esto, el SOAT es un requisito indispensable para quienes transiten por cualquier vía del país con el fin de tener una protección y garantía en los casos en los que se presenten lesionados por siniestros viales.

Sin embargo, el trámite de este seguro ha generado varias dificultades en el país por la alta siniestralidad, la evasión y el fraude en la expedición y utilización del seguro, razón por la cual en el año 2021 se tramitó y expidió la Ley 2161 *“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”*, en la que entre otras medidas, se planteó la disminución de la comisión de los intermediarios que comercializaban esta póliza, tales como, estaciones de gasolina y esto implicó que la carga de la venta se trasladara por completo a las aseguradoras lo que generó que estas desbordaran su capacidad operativa y se dificultara la comercialización de dicho seguro.

Esta problemática afectó directamente el departamento de Nariño por las dificultades para conseguir el seguro e impidió el ingreso regular de vehículos desde la frontera con el Ecuador para la explotación turística y comercial de la región.

Ahora bien, existen acuerdos en materia internacional frente a la movilidad de vehículos entre los países vecinos; es así, como la Comunidad Andina mediante Decisión 884 del 21 de octubre de 2021 en su artículo 18, establece *“Los vehículos que ingresen temporalmente a un país miembro al amparo de esta Decisión deben cumplir con la normativa vigente en cada país Miembro, en relación al (sic) seguro que cubra los daños que puedan ocasionarse”*.

Sin embargo, esta situación se sobrepone con lo establecido en otras disposiciones internacionales como el acuerdo de Esmeraldas sobre Tránsito de personas, vehículos, embarcaciones y aeronaves, que entró en vigencia en 1991 y sus posteriores modificaciones, estableciendo el reglamento del transporte terrestre transfronterizo el cual dispone de manera clara que los residentes en la zona de

integración fronteriza tendrán derecho a múltiples ingresos a la mencionada zona fronteriza de la otra portando únicamente su documento de identidad o pasaporte.

Dicho esto, el presente proyecto de ley busca equilibrar las cargas tanto para las regiones de frontera en materia comercial, como para los visitantes extranjeros que ingresan a nuestro país con el fin de realizar diligencias comerciales o por turismo y por esta razón se plantea establecer la gratuidad de dicho seguro por el término de tres (3) días en las zonas de frontera.

Cordialmente,



**RUTH AMELIA CAYCEDO ROSERO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Nariño

#### BIBLIOGRAFÍA

- De abril de, P. E. 11. (s/f). por Covid-19 en Nariño. Org.co. Recuperado el 27 de julio de 2023, de [https://ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2022/06/impacto\\_económico-por-covid-19-en-Nariño\\_Edición\\_1.pdf](https://ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2022/06/impacto_económico-por-covid-19-en-Nariño_Edición_1.pdf)
- De, E. (s/f). ESTUDIO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE IPIALES Y ÁREA DE JURISDICCIÓN - CÁMARA DE COMERCIO DE IPIALES. Org.co. Recuperado el 27 de julio de 2023, de <https://ccipiales.org.co/?mdocsfile=2854>
- de IpiALES, C. de E. E. y. A. E. C. de C. (2022). ESTUDIO DE TRÁFICO VEHICULAR FRONTERA COLOMBIA ECUADOR- PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA 2022.
- de Pasto, C. de C. (s/f). Impacto Económico Cierre de Frontera.
- de Pasto, C. de C. (2022). Bloqueo de la Vía Panamericana - Cámara de Comercio de Pasto. Org.co. [https://ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2023/04/BOLETÍN-N.-5-IMPACTO-ECONÓMICO\\_BLOQUEO-VÍA-PANAMERICANA.pdf](https://ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2023/04/BOLETÍN-N.-5-IMPACTO-ECONÓMICO_BLOQUEO-VÍA-PANAMERICANA.pdf)
- la dirigen los poderes económicos. Estamos en un mundo económicamente organizado por medidas políticas, “la Economía Moderna es Dirigida O. la Dirige el Estado o., De la división internacional del trabajo, y. el Q. no O. su E. P. es U. V. E. C., De la libertad de comercio, C. el, Ejecución, Q. es su, & De las tantas formulaciones doctrinarias, es P. U. (s/f). ESTUDIO ECONÓMICO E INFORMAL DE LA CIUDAD DE IPIALES. Org.co.

Recuperado el 27 de julio de 2023, de <https://ccipiales.org.co/?mdocs:file=1180>

- Philippe, J., & Gaviria, P. (s/f). ESTUDIO PASOS DE FRONTERA ESTUDIO

PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - ECUADOR. Iirsa.org. Recuperado el 27 de julio de 2023, de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/pfr\\_bsas2010\\_pasos\\_colombia\\_ecuador.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/pfr_bsas2010_pasos_colombia_ecuador.pdf)

- Ramos, M. I. O. (2012). ANÁLISIS ECONÓMICO REGIONAL DEL COMERCIO FRONTERIZO COLOMBO-ECUATORIANO EN FUNCIÓN DE LOS INDICADORES MACROECONÓMICOS NACIONALES.
- Yohana, L., Benavides, P., Económica, R., & Nacional Informe Preliminar, P. (s.f.). Reactivación Económica Y Paro Nacional. Org.co. Recuperado el 27 de julio de 2023, de <https://ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2022/06/REACTIVACIÓN-ECONÓMICA-Y-PARO-NACIONAL-BOLETÍN-COYUNTURAL.pdf>

(s.f.). Org.co. Recuperado el 27 de julio de 2023, de

<http://www.scielo.org.co/pdf/tend/v15n1/0124-8693-tend-15-01-00009.pdf>

- Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. 06 de julio de 2002.

<https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1826223>

- Ley 2161 de 2021 “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”. 26 de noviembre de 2021.

<https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30043511>

- Decisión del Acuerdo de Cartagena 889 de 2021 [Comunidad Andina]. Ingreso,

Permanencia y Salida Temporal del Vehículo de Uso Privado del Turista. 2021

<https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/Gaceta%204358.pdf>

- Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves (1991) Suscrito en la ciudad de Esmeraldas el 18 de abril de 1990.

<https://www.dian.gov.co/normatividad/convenios/ConveniosBilaterales/B089.pdf>

REPUBLICA DE COLOMBIA  
CÁMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARÍA GENERAL

El día 24 de Julio del año 2024

Ha sido presentado en este despacho el  
Proyecto de Ley                      Acto Legislativo                       
No. 066 Con su correspondiente  
Exposición de Motivos, suscrito Por:                     

SECRETARÍA GENERAL

\*\*\*

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 070 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se establecen beneficios en materia de movilidad a vehículos de transporte escolar y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., julio de 2024

Honorable Representante

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente

Cámara de Representantes

**Asunto: Radicación Proyecto de Ley, por medio de la cual se establecen beneficios en materia de movilidad a vehículos de transporte escolar y se dictan otras disposiciones.**

Respetado Presidente,

De conformidad con los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, y demás normas concordantes, presento a consideración de la Cámara de Representantes, el Proyecto de Ley *por medio de la cual se establecen beneficios en materia de movilidad a vehículos de transporte escolar y se dictan otras disposiciones.*

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

Cordialmente,

  
ENRIQUE CABRALES BAQUERO

Senador de la República

PROYECTO DE LEY NÚMERO 070 DE 2024  
CÁMARA

*por medio de la cual se establecen beneficios en materia de movilidad a vehículos de transporte escolar y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de la República**

**DECRETA:**

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto, otorgar beneficios de movilidad a los vehículos de transporte escolar en todo el territorio nacional, con la finalidad de facilitar la garantía fundamental a la educación de los niños, niñas y adolescentes.

**Artículo 2º.** Las autoridades de tránsito a nivel nacional, departamental, distrital y municipal, en sus jurisdicciones, al momento de implementar medidas que impidan, limiten o restrinja la movilidad en el tránsito o estacionamiento de vehículos de transporte públicos y/o privados o particulares, como el “pico y placa” o similares, exceptuarán de la restricción a:

- a. **Vehículos de transporte escolar.** Vehículos de propiedad de instituciones educativas únicamente cuando sean utilizados para el transporte de sus estudiantes. Igualmente, aquellos vehículos con placa pública o particular que en virtud de un convenio, contrato o similar con una institución educativa preste el servicio de transporte escolar.
- b. **Vehículos particulares.** Vehículos particulares, tipo automóvil, campero y camioneta, destinado al transporte de niños, niñas y adolescentes, cuyo único destino sea una institución educativa y por solo tres (3) horas diarias, para llevar y recoger al menor, desde su domicilio o lugar de residencia.

**Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses reglamentará el presente artículo. Establecerá los requisitos para acceder al beneficio y adoptará el respectivo procedimiento.

**Parágrafo 2º.** Los beneficios aquí planteados tendrán vigencia de doce (12) meses, y podrá renovarse ante la autoridad de tránsito correspondiente.

**Parágrafo 3º.** Cada una de las autoridades de tránsito a nivel nacional, departamental, distrital y municipal, implementará un registro de los vehículos que lleguen a obtener el presente beneficio. En todo caso, se mantendrá la facultad sancionatoria respecto a los incumplimientos de las normas de tránsito.

**Parágrafo 4º.** Los beneficios aquí establecidos deberán ser acogidos en los convenios realizados por las autoridades de tránsito, respecto a jurisdicciones regionales.

**Artículo 3º. Vigencia y derogatoria.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,



**ENRIQUE CABRALES BAQUERO**  
Senador de la República

PROYECTO DE LEY NÚMERO 070 DE 2024  
CÁMARA

*por medio de la cual se establecen beneficios en materia de movilidad a vehículos de transporte escolar y se dictan otras disposiciones.*

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

**1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY<sup>1</sup>**

El proyecto de ley tiene por objeto, otorgar beneficios de movilidad a los vehículos de transporte escolar en todo el territorio nacional, con la finalidad de facilitar la garantía fundamental a la educación de los niños, niñas y adolescentes.

**2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY**

En un Estado Social de Derecho, la garantía y protección de las libertades individuales y colectivas, así como los derechos, respectivamente, se erigen como uno de los pilares fundamentales del funcionamiento de la maquinaria institucional, de modo que, todos los esfuerzos del Estado por cumplir con sus fines esenciales, se encaminan hacia la consecución permanente de las situaciones que permitan el ejercicio de aquellas libertades y derechos.

En este sentido, requiere mayor atención del aparato estatal las comunidades más vulnerables del tejido social y así es como aparece en la discusión, los niños, niñas y adolescentes; una población que, desde la Constitución Política de Colombia, revisten la mayor importancia en materia de garantía de derechos y libertades.

En este orden de ideas, el artículo 44 Superior, establece que:

*“Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos*

<sup>1</sup> El pasado 15 de agosto de 2023, el suscrito radicó la presente iniciativa ante la Secretaria General del Senado de la República, rotulándose con el número 098 de 2023 Senado. Sin embargo, al mismo se le configuró la consecuencia jurídica establecida en el artículo 162 de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

*La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.*

*Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás”.*

De la disposición precitada, se extrae la afirmación en la que la familia, la sociedad y el Estado, tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Asimismo, el artículo le otorga a los derechos e intereses de los niños, niñas y adolescentes, un carácter primordial. En este sentido, en un orden de prelación, la atención por parte del aparato estatal, frente a los derechos e intereses de la niñez y adolescencia en Colombia, es prevalente sobre la atención, garantía y protección de los derechos de los demás ciudadanos, es decir, de los mayores de edad.

En esta línea de argumentación, la Corte Constitucional se ha pronunciado sobre el interés superior o prevalente de los niños, niñas y adolescentes, sosteniendo: “(...) *El interés superior del menor, se caracteriza por ser: (1) real, en cuanto se relaciona con las particulares necesidades del menor y con sus especiales aptitudes físicas y psicológicas; (2) independiente del criterio arbitrario de los demás y, por tanto, su existencia y protección no dependen de la voluntad o capricho de los padres, en tanto se trata de intereses jurídicamente autónomos; (3) un concepto relacional, pues la garantía de su protección se predica frente a la existencia de intereses en conflicto cuyo ejercicio de ponderación debe ser guiado por la protección de los derechos del menor; (4) la garantía de un interés jurídico supremo consistente en el desarrollo integral y sano de la personalidad del menor. (...)*”.<sup>2</sup>

La calidad de sujetos de especial protección constitucional de los niños, las niñas y adolescentes, y en razón de ello, (i) el principio del interés superior de los niños, las niñas y adolescentes se realiza en el estudio de cada caso en particular y tiene por fin asegurar su desarrollo integral; (ii) este principio, además, persigue la realización efectiva de sus derechos fundamentales como resguardarlos de los riesgos prohibidos que amenacen su desarrollo armónico. Estos riesgos no se agotan en los que enuncia la ley, sino que también deben analizarse en el estudio de cada caso particular; (iii) debe propenderse por encontrar un equilibrio entre los derechos de los padres o sus representantes legales y los de los niños, las niñas y adolescentes. Sin embargo, cuando dicha armonización no sea posible, deberán prevalecer las garantías superiores de los menores de dieciocho años.

Bajo esa línea, el acceso a todos los derechos y el ejercicio de todas las libertades que, por la calidad de

niños y adolescentes, esta población posee, implica para el Estado una carga de protección en el ejercicio de estos derechos, lo que se traduce en acceso o asequibilidad.

En este orden de ideas, el Estado debe promover por que la institucionalidad implemente todas las medidas o acciones que tengan como propósito, la garantía efectiva del ejercicio de los derechos fundamentales de los niños, niñas y adolescentes en atención a lo dispuesto por el artículo 44 de la Constitución Política, tal y como se expuso anteriormente.

A partir del precitado artículo Superior, es que el ordenamiento jurídico colombiano, ha desarrollado un sinnúmero de normas, legales en su mayoría, y jurisprudencia que le ha dado alcance y aplicabilidad a éstas, con el objeto de materializar el mandato constitucional de garantizar el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales de los niños, niñas y adolescentes, así como la supremacía de los intereses de esta población, sobre los del resto de la ciudadanía en nuestro territorio.

Como ejemplo de ello se encuentra la Ley 1878 de 2018 y la Ley 1098 de 2006, ambas, estatutos legales que fungen como herramienta institucional para garantizar la efectividad de las protecciones de los intereses de los niños, niñas y adolescentes del país, a través del reconocimiento de derechos que materialicen los contextos ideales para un desarrollo de la infancia y la adolescencia colombiana.

En el caso del proyecto en cuestión, lo que se busca es garantizar con la formulación de medidas institucionales, el ejercicio y acceso de los niños, niñas y adolescentes, al derecho a la educación, pues en nuestro país, no solo existen obstáculos institucionales, económicos o culturales que impiden que esta población goce de este derecho, sino que también, indirectamente, surgen otros impedimentos que truncan el correcto flujo de este servicio para con nuestra infancia y adolescencia.

Sobre el derecho a la educación y la obligación del estado de garantizarlo a toda costa, la Corte Constitucional, en una amplia jurisprudencia ha destacado que “(...) *El derecho fundamental a la educación de los menores de 18 años cobra especial relevancia en atención al principio del interés superior del niño, el cual debe responder a sus necesidades. El Estado tiene la obligación de determinar las medidas pertinentes para la prestación del servicio, las cuales, deben atender al interés de niños, niñas y adolescentes sobre otras consideraciones y derechos, para así apuntar a que reciban un trato preferente, de forma que se garantice su desarrollo integral y armónico como miembro de la sociedad, no sólo como sujetos de protección especial sino como plenos sujetos de derecho (...)*”.<sup>3</sup>

Y en este orden de ideas, nunca serán suficientes, cualesquiera que sean las medidas que se desarrollen desde la institucionalidad y las competencias del Estado como principal garante de los derechos e intereses de la población precitada.

<sup>2</sup> Sentencia C-313 de 2014. Corte Constitucional.

<sup>3</sup> Corte Constitucional. sentencia T-008/16.

Lo anterior, por cuanto muchas situaciones se presentan que no están esencialmente relacionadas con el derecho fundamental a la educación de los niños, niñas y adolescentes, pero que directamente frustran en algún modo el ejercicio del mismo en la práctica. Una de ellas es el acceso físico a las instituciones educativas, en especial, la movilidad de los menores, hacia los centros de educación públicos y privados.

Se ha evidenciado que la movilidad de los niños hacia las instituciones de educación o colegios se ha convertido en muchos casos, en un obstáculo para el efectivo goce del derecho a la educación por parte de la población referida y sobre ello, la Corte Constitucional ha abordado esta problemática en su jurisprudencia.

*(...) La jurisprudencia de esta Corporación reconoce que el derecho a una educación accesible acarrea en cabeza del Estado la obligación de adoptar medidas deliberadas, concretas y orientadas hacia la implantación de la enseñanza, y que la omisión de este deber vulnera los derechos a la educación y a la igualdad de oportunidades (...)*

En este orden de ideas, este derecho fundamental implica para el Estado, la obligación positiva de garantizar que el transporte de los niños, niñas y adolescentes, no se constituya en un obstáculo para que aquellos accedan a la educación en los centros públicos y privados.

En atención a los parámetros establecidos por el Comité intérprete autorizado del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) en la Observación General número 13, relativa al contenido normativo del artículo 13 del Pacto, sobre los propósitos de la educación, en reiteradas oportunidades la Corte Constitucional ha admitido en que el derecho a la educación tiene cuatro componentes estructurales e interrelacionados, que para el caso de esta iniciativa, resultan importantes resaltar:

1. **La accesibilidad:** las instituciones y los programas de enseñanza deben ser asequibles a todos, sin discriminación. La accesibilidad consta de tres dimensiones: (i) **la no discriminación**, (ii) **la accesibilidad material**, y (iii) **la accesibilidad económica**.
2. **La adaptabilidad:** la educación debe tener la flexibilidad necesaria para adaptarse a las necesidades de las sociedades y comunidades en transformación y responder a las realidades de los alumnos en contextos culturales y sociales variados.

Para justificar la solución que se plantea en esta iniciativa, la dimensión denominada “accesibilidad material”, cobra fundamental importancia, pues según este, para garantizar el ejercicio del derecho a la educación por parte de niños, niñas y adolescentes, el Estado debe proveer los ámbitos, situaciones o contextos que permitan acceder al servicio. En otras palabras, que gozar de la prestación del servicio sea físicamente posible por parte de los menores y en tal sentido, la posibilidad y facilidad de asistir a las clases, debe ser un elemento que no debe verse truncado por

obstáculos materiales. Por ende, la asistencia de los niños, niñas y adolescentes a sus colegios, debe tener una funcionalidad armónica en dirección a garantizar que sean beneficiarios del servicio de educación, como derecho fundamental.

Por ende, es para este proyecto fundamental que, todas las medidas legislativas y/o normativas que permitan y faciliten que la infancia y la adolescencia de este país tenga plenitud en el acceso a la educación, pública y privada en todo el país.

Así las cosas, es claro que si bien las autoridades tienen las facultades derivadas de su autonomía administrativa para realizar restricción a la movilidad como autoridades de tránsito, también lo es, que el derecho a la educación de los niños niñas y adolescentes como interés Superior (artículo 44 de la Constitución Política de Colombia), es prevalente; y en ese sentido, se repite, la intención de la presente iniciativa es otorgar instrumentos que faciliten la materialización de dichos derechos. Y es que son hechos notorios que las restricciones en la movilidad en muchas ocasiones mitigan el ejercicio pleno de los derechos de los menores en este sentido. De tal manera, que la finalidad que persigue este proyecto, es facilitar la materialización de los principios establecidos en el artículo 44 Superior.

### 3. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES

Como fundamentos constitucionales y legales, encontramos las siguientes disposiciones dentro del ordenamiento jurídico colombiano:

- El artículo 2° de la Constitución Política, señala como fines esenciales del Estado, entre otros, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.
- El artículo 24 de la Constitución Política señala que: *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”*.
- El artículo 44 de la Constitución Política señala que:

*“Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, **la educación** y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. **Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.***

**La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral**

y el ejercicio pleno de sus derechos. *Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.*

**Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás** (subraya y negrilla fuera de texto).

- El artículo 1° de la Ley 769 de 2002 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, señala en su inciso segundo que, “*(...) todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público*”.

- El artículo 3° ídem, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito, entre otros, los alcaldes y los organismos de tránsito de carácter distrital.
- El inciso 2° del parágrafo 3° del artículo 6° del Código Nacional de Tránsito, establece como competencia de los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción, expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.
- El parágrafo 1° del artículo 68 del Código Nacional de Tránsito dispone, en relación con la conducción de vehículos, que: “*Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para peatones*”.
- Finalmente, el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 consagra que: “*(...) sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán (...) impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos*”.

**4. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY**

El proyecto de ley se compone de tres (3) artículos, de los cuales: el primero, establece el objeto o finalidad que persigue; el segundo, impone a las autoridades de tránsito la obligación de exceptuar de la restricción a la movilidad del tránsito o estacionamiento en sus jurisdicciones, a los vehículos de transporte escolar y otros, con condiciones especiales; y el tercero, establece la vigencia y derogatoria.

**5. IMPACTO FISCAL**

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, resulta pertinente manifestar que el

proyecto de ley no genera impacto fiscal alguno, en tanto, lo único que pretende es buscar facilitar la concreción del derecho a la educación de los niños, niñas y adolescentes. Esto, otorgando beneficios de movilidad a los vehículos de transporte escolar en todo el territorio nacional.

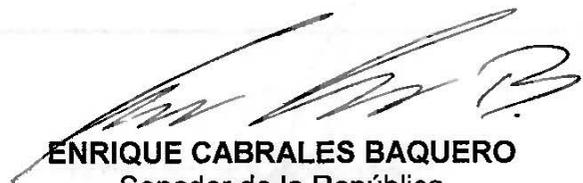
En todo caso, es relevante mencionar que la Corte Constitucional en la Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

**6. CONFLICTO DE INTERESES**

Teniendo en cuenta el artículo 3° de la Ley 2003 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la misma ley, que establece la obligación al autor del proyecto presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, 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.

Cordialmente,

  
**ENRIQUE CABRALES BAQUERO**  
 Senador de la República

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

El día 24 de Julio del año 2024  
 Ha sido presentado en este despacho  
 Proyecto de Ley \_\_\_\_\_ Acto Legislativo \_\_\_\_\_  
 No. 070 Con su correspondiente  
 Exposición de Motivos, suscrito Por: H. S. Enrique  
Cabrales

**SECRETARÍA GENERAL**

**CONTENIDO**

Gaceta número 1146 - Jueves, 15 de agosto de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

**Págs.**

Proyecto de Ley número 063 de 2024 Cámara, por medio de la cual se transfiere la jurisdicción ambiental de municipios en el departamento de Cundinamarca a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y la Corporación Autónoma Regional del Guavio (Corpoguavio). .....	1
Proyecto de Ley número 065 de 2024 Cámara, por medio de la cual se regulan los exámenes médicos ocupacionales dentro de los procesos de contratos de trabajo y/o admisiones en empresas del sector privado y entidades del Estado y se dictan otras disposiciones. ....	12
Proyecto de Ley número 066 de 2024 Cámara, por el cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1364 de 2009 en lo relacionado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las zonas fronterizas y se dictan otras disposiciones. ....	16
Proyecto de Ley número 070 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establecen beneficios en materia de movilidad a vehículos de transporte escolar y se dictan otras disposiciones. ....	22