REPÚBLICA DE COLOMBIA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - Nº 1519 | Bogotá, D. C., martes, 13 de octubre de 2026 | EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY ORGÁNICA

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 285 DE 2026 SENADO

por medio del cual se establecen medidas para el fortalecimiento de las Juntas Administradoras Locales en el país y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, agosto de 2026

Doctor:
DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ
Secretario General
Senado de la República

Asunto. Radicación de proyecto de ley Orgánica No._____ de 2026 *"Por medio del cual se establecen medidas para el fortalecimiento de las juntas administradoras locales en el país y se dictan otras disposiciones".*

Respetado Secretario,

En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Senador de la República, y en ejercicio de las atribuciones consagradas en el Artículo 154 de la Constitución de Colombia, así como lo establecido en el Artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y las modificaciones del Artículo 13° de la Ley 974 de 2005, se radica ante la Secretaría General del Honorable Senado de la República el proyecto de ley "Por medio del cual se establecen medidas para el fortalecimiento de las juntas administradoras locales en el país y se dictan otras disposiciones". está compuesta por:

1. Articulado.
2. Exposición de motivos

Adjunto original y una (1) copia del documento.

Atentamente;

OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

1. **ARTICULADO**

"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS JUNTAS ADMINISTRADORAS LOCALES EN EL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia,

DECRETA

ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto fortalecer, modernizar y dignificar el funcionamiento de las Juntas Administradoras Locales en el país, promoviendo su desarrollo institucional y fomentando su participación efectiva en la planeación, ejecución y control de la gestión pública local.

ARTICULO 2°. Modifíquese el numeral 2 del artículo 3 de la ley 136 de 1994, el cual quedará así:

2. Elaborar los planes de desarrollo municipal, en concordancia con el plan de desarrollo departamental, los planes estratégicos de desarrollo socioeconómico y territorial de comunas y corregimientos, de acuerdo al orden de prioridades establecidos temáticamente en cada uno de estos, los planes de vida de los territorios y resguardos indígenas, incorporando las visiones de las minorías étnicas, de las organizaciones comunales y de los grupos de población vulnerables presentes en su territorio, teniendo en cuenta los criterios e instrumentos definidos por la Unidad de Planificación de Tierras Rurales y Usos Agropecuarios UPRA, para el ordenamiento y el uso eficiente del suelo rural, los programas de desarrollo rural con enfoque territorial, y en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo, según la ley orgánica de la materia.

ARTÍCULO 3°. Modifíquese el numeral 8 del Literal d) del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, el cual quedará así:

(...)

8. Apoyar con recursos humanos y materiales el buen funcionamiento de las Juntas Administradoras Locales. El Alcalde o la Alcaldesa Municipal designará o realizará las gestiones necesarias para que una persona ejerza como Secretario (a) General de la o las Juntas Administradoras Locales (JAL), quienes deberán elaborar las actas de las sesiones ordinarias y extraordinarias y realizar otras funciones conforme a la normatividad y reglamentación vigente.

ARTICULO 4°. Modifíquese el inciso 1 del parágrafo 3 del artículo 117 de la ley 136 de 1994, el cual quedará así:

Parágrafo 3. El Concejo Municipal o Distrital podrá constituir, para apoyar la inversión social en los Corregimientos, Comunas y localidades, un presupuesto participativo que permita a los ciudadanos deliberar y decidir en la distribución de un porcentaje del presupuesto municipal, a través de las JAL, asignado a sus respectivas comunas, corregimientos y localidades, de acuerdo con el orden de prioridades sociales estableciendo en los planes "estratégicos de desarrollo socioeconómico y territorial," observando las normas y disposiciones nacionales y municipales que rigen el ejercicio de la planeación, el presupuesto y la contratación, en concordancia con el Plan de Desarrollo Municipal.

ARTÍCULO 5°. Adiciónense dos parágrafos al artículo 118 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 41 de la Ley 1551 de 2012 y por el artículo 1o de la Ley 1681 de 2013, el cual quedará de la siguiente manera:

Parágrafo 1°. Las Juntas Administradoras Locales deberán iniciar, dentro de los primeros diez (10) días del mes de enero al comienzo de sus períodos constitucionales, una convocatoria pública y abierta para la selección de una terna de candidatos en cada corregimiento para la designación del corregidor.

Dicha terna será conformada mediante un proceso meritocrático que incluirá pruebas de competencia y herramientas de valoración de aptitudes y habilidades. El proceso de selección será reglamentado por la alcaldía municipal, garantizando transparencia y objetividad en la elección.

La entidad territorial asumirá los costos que acarree el proceso meritocrático.

Una vez la Junta Administradora Local haya conformado la terna de elegibles, ésta será enviada al alcalde, quien deberá tomar la decisión en un plazo máximo de veinte (20) días calendario.

Parágrafo 2°. Las Juntas Administradoras Locales deberán implementar mecanismos efectivos de rendición de cuentas ante la comunidad, con periodicidad no inferior a cada seis meses, y asegurar que la información relativa a sus actividades, decisiones, y ejecución de recursos públicos esté disponible en formatos accesibles para la ciudadanía.

ARTÍCULO 6°. Modifíquese el artículo 119 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 42 de la Ley 1551 de 2012 y por el artículo 2o de la Ley 2086 de 2021, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

ARTÍCULO 119. JUNTAS ADMINISTRADORAS LOCALES. En cada una de las comunas o corregimientos habrá una Junta Administradora Local, integrado por no menos de tres (3) ni más de nueve (9) miembros, elegidos por votación popular para periodos de cuatro (4) años, que deberán coincidir con el periodo del Alcalde y de los Concejos municipales.

Los municipios, por iniciativa de sus Alcaldes y mediante acuerdo de sus Concejos, establecerán el número de ediles por cada corregimiento o comuna, teniendo en cuenta el número de habitantes.

Los municipios podrán establecer el pago de honorarios a los miembros de las Juntas Administradoras Locales.

Los honorarios se establecerán por iniciativa de sus alcaldes y mediante acuerdo de sus Concejos municipales, hasta por cuatro (4) Unidades de Valor Tributario (UVT), por asistencia a las sesiones plenarias y a Comisiones por el máximo de sesiones previsto en esta ley.

Parágrafo 1°. La fuente de ingresos de la cual se genera la financiación de los honorarios debe ser de los ingresos corrientes de libre destinación que el distrito o municipio tenga establecidos en su respectivo presupuesto.

Parágrafo 2°. Los alcaldes garantizarán la seguridad social en salud, pensión, riesgos laborales y cajas de compensación de los ediles, con un ingreso base de cotización de un (1) salario mínimo legal mensual vigente y sin que esto implique vinculación laboral con la entidad territorial.

También deberá suscribirles una póliza de vida en los términos del artículo 68 de la Ley 136 de 1994.

Las Juntas Administradoras Locales tendrán hasta 80 sesiones ordinarias y 20 extraordinarias en el año; la ausencia injustificada en cada período mensual de sesiones a por lo menos a la tercera parte de ellas, excluirá al miembro de la Junta Administradora Local de los beneficios contemplados en el presente artículo.

Cuando concurran faltas absolutas de los miembros de las Juntas Administradoras Locales, quienes ocupen las vacantes tendrán derecho a los beneficios a que se refiere este artículo, desde el momento de su posesión y hasta que concluyan el periodo respectivo.

Parágrafo 3°. En los Consejos de Gobierno municipal, deberá convocarse al representante de las Juntas Administradoras Locales, escogido por estas entre sus presidentes, quien tendrá derecho a voz.

ARTÍCULO 7°. Modifíquese el artículo 125 de la Ley 136 de 1994, el cual quedará así:

ARTÍCULO 125. POSESIÓN. Los miembros de las Juntas Administradoras Locales se posesionarán de su cargo colectiva o individualmente durante los primeros once (11) días del mes de enero, ante la ciudadanía de su jurisdicción y el alcalde municipal.

En caso de que no sean convocados oportunamente para su posesión, sin una justa causa, se configurará una falta conforme a lo establecido en la Ley 1952 de 2019 o en la norma que la modifique o sustituya.

ARTÍCULO 8°. Adiciónese un numeral nuevo al artículo 131 de la Ley 136 de 1994, el cual quedará así:

ARTÍCULO 131. FUNCIONES. Las Juntas Administradoras Locales, además de las que les asigna el Artículo 318 de la Constitución Política, ejercerán las siguientes funciones:

(...)

16. Solicitar informes a las autoridades municipales y distritales, quienes deben expedirlos dentro de los siguientes diez (10) días hábiles. Su omisión injustificada constituye causal de mala conducta.

ARTÍCULO 9°. Modifíquese el artículo 140 de la Ley 136 de 1994, el cual quedará así:

ARTÍCULO 140. INICIATIVA ANTE LAS JUNTAS ADMINISTRADORAS LOCALES. Los corregidores podrán presentar Proyectos de Acuerdo Local y propuestas ante las respectivas Juntas Administradoras Locales, en relación con los asuntos de competencia de estas.

Los miembros de las Juntas Administradoras Locales también podrán presentar proyectos de Acuerdo Local, proponer y debatir todos los temas que les sean pertinentes, así como ejercer el control político en la comuna o corregimiento respectivo, para tal fin, podrán citar a los secretarios municipales, jefes de departamento administrativo y representantes legales de entidades descentralizadas así como al Personero y Contralor municipal, quienes podrán delegar su participación en funcionarios de segundo nivel dentro de su entidad.

Las citaciones deberán hacerse con anticipación no menor de cinco (5) días hábiles y formularse en cuestionario escrito, el cual deberá ser contestado dentro de los diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de recepción. El debate no podrá extenderse a asuntos ajenos al cuestionario y deberá encabezar el orden del día de la sesión, sin perjuicio de lo que la Constitución y la ley consagran y establecen en materia de mecanismos de participación ciudadana.

Parágrafo. La inasistencia injustificada de los funcionarios citados ante la JAL, así como la delegación en personas que no cuenten con la competencia, idoneidad o facultad para responder el cuestionario, constituirá una falta conforme a lo establecido en el Código General Disciplinario – Ley 1952 de 2019, o la norma que lo modifique o sustituya.

ARTÍCULO 10°. PAGO OPORTUNO DE HONORARIOS. En los municipios en los que se haya establecido el pago de honorarios, los ediles tendrán derecho a recibir el pago de los honorarios causados cada mes por concepto de su participación en sesiones ordinarias y extraordinarias, cómo máximo dentro de los primeros cinco (5) días del mes siguiente al mes en el cual fueron causados estos honorarios.

ARTÍCULO 11°. LICENCIA MATERNIDAD Y PATERNIDAD. Las edilesas durante el periodo de licencia de maternidad podrán optar por tomarla o continuar desarrollando sus funciones de manera remota, utilizando las herramientas tecnológicas existentes, caso en el cual no podrán participar en las votaciones secretas y su inasistencia será justificada. Esta disposición aplica por maternidad, ya sea por el nacimiento de un hijo o por la adopción de un menor de edad.

Mientras la edilesa esté percibiendo pago por concepto de licencia de maternidad, no podrá percibir pago por concepto de honorarios.

Los ediles tendrán derecho a la licencia de paternidad ampliada conforme a lo dispuesto en la Ley 2114 de 2021 o en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, en los mismos términos que este artículo la establece para las edilesas.

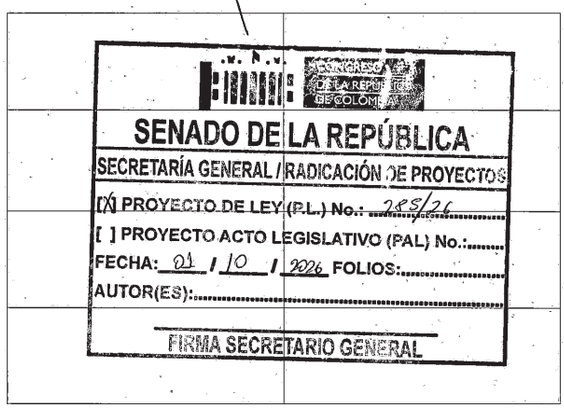
ARTÍCULO 12°. CONVALIDACIÓN DE LA EXPERIENCIA LABORAL DE EDILES Y EDILESAS. El ejercicio de las funciones como edil o edilesa, durante un período constitucional completo o parcial, será reconocido y convalidado como experiencia laboral y profesional válida para efectos de acceso y participación en procesos de selección en el sector público o privado.

ARTÍCULO 13°. A partir de la vigencia de esta Ley, se declara el 30 de octubre como el día Nacional del Edil Municipal y Distrital y exaltará la memoria de quienes han muerto en el ejercicio de dicha función pública.

ARTÍCULO 14°. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente

ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República



2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO

El proyecto de Ley tiene como propósito fortalecer las Juntas Administradoras Locales, reconociéndolas como un pilar de la participación ciudadana y la descentralización en el país, con esta iniciativa se busca garantizar su sostenibilidad, dignificar la labor de sus miembros y la capacidad de gestión, asegurando que estas corporaciones puedan desempeñar de manera efectiva su labor en beneficio de las comunidades.

De esta manera, se materializa la gobernanza más cercana, inclusiva y participativa en las que las Juntas Administradoras Locales (JAL) tengan injerencia en la toma de decisiones y en la atención de las necesidades locales, consolidando así una democracia participativa y transparente.

II. ASPECTOS GENERALES

Sobre las Juntas Administradoras Locales.

La implementación de mecanismos de participación ciudadana en Colombia encuentra su origen en la Ley 19 de 1958, mediante la cual se crearon las Juntas Administradoras Locales, un primer esfuerzo por involucrar a las comunidades en la gestión de los asuntos públicos.

Es así que, las Juntas Administradoras Locales *(JAL)*, fueron creadas en el año 1968, mediante el Acto Legislativo No. 1° de la misma anualidad *-1968-* , con el propósito de fortalecer la descentralización administrativa, como un mecanismo para que los concejos municipales deleguen parte de sus funciones, permitiendo a las comunidades participar de manera activa en las decisiones relacionadas con el desarrollo de sus respectivas localidades, promoviendo así una gestión pública más cercana y representativa.[1]

Con la promulgación de este acto legislativo, se dio un paso hacia la construcción de un modelo democrático más incluyente, que posteriormente fue formalizado en la Constitución Política, donde se consagró la democracia participativa como un principio del Estado Social de Derecho, consolidando a las Juntas Administradoras Locales *(JAL)* como mecanismos fundamentales para acercar la administración pública a las necesidades y aspiraciones de las comunidades locales.[2]

Es así como la Constitución Política de Colombia establece que las Juntas Administradoras Locales *(JAL)* son corporaciones de elección popular conformadas por un máximo de nueve (9) ediles, quienes ejercen sus funciones por períodos de cuatro (4) años, conforme a las disposiciones legales vigentes, razón por las JAL están sujetas a un régimen de inhabilidades

El artículo 318 de la Constitución Política establece que, con el propósito de mejorar la prestación de servicios y asegurar la participación de la ciudadanía en el manejo de los asuntos de carácter local, los concejos podrán dividir sus municipios en comunas cuando se tratare de áreas urbanas, y en corregimiento en el caso de las zonas rurales y en cada comuna o corregimiento habrá una junta administradora local de elección popular integrada con los miembros que determine la ley.

¿Qué son las Juntas Administradoras Locales?

La Constitución Política de Colombia, las estableció como corporaciones de elección popular y mecanismo de participación ciudadana, con el propósito de ampliar las posibilidades al interior de las comunidades en la adopción de un esquema gubernamental descentralizado, teniendo en cuenta la facilitación que dicho acompañamiento generaría.

Concuerda esta definición con la publicación de la base de datos LATINNO[3], las Juntas Administradoras Locales *(JAL)* son corporaciones públicas administrativas de carácter territorial, cuyo propósito principal es actuar como puente entre las autoridades municipales y la ciudadanía, esta función se convierte en la fuente principal de representación política y en un mecanismo para la promoción de la participación ciudadana. *[4]*

En los municipios, el territorio se organiza en comunas y corregimientos, mientras que, en los distritos especiales *-que corresponden a las principales ciudades del país-*, las divisiones se denominan localidades.

En ese contexto, las juntas administradoras locales, son la una forma de representación de la democracia y participación ciudadana, conjunto de actividades mediante las cuales los grupos de valor y la ciudadanía en general, ejercen el derecho individual o colectivo de intervenir en las decisiones públicas[5], pues a través de estas corporaciones los concejos y localidades ejercen la descentralización, otorgando competencias y funciones administrativas.

En consecuencia, estas corporaciones no solo promueven la cercanía entre el gobierno y las comunidades, sino que también fortalecen la representación política y legitima el ejercicio del poder en los niveles descentralizados del Estado, trascendiendo a un carácter operativo al consolidarse como un instrumento para la materialización de los fines *-del Estado-* asegurando la inclusión, la equidad y la integración social.

¿Cuáles son las funciones de las Juntas Administradoras Locales?

Como corporaciones públicas, tienen funciones establecidas en el artículo 318 de la Constitución Política de Colombia:

> *"1. Participar en la elaboración de los planes y programas municipales de desarrollo económico y social y de obras públicas.*
>
> *2. Vigilar y controlar la prestación de los servicios municipales en su comuna o corregimiento y las inversiones que se realicen con recursos públicos.*
>
> *3. Formular propuestas de inversión ante las autoridades nacionales, departamentales y municipales encargadas de la elaboración de los respectivos planes de inversión.*
>
> *4. Distribuir las partidas globales que les asigne el presupuesto municipal.*
>
> *5. Ejercer las funciones que les deleguen el concejo y otras autoridades locales. Las asambleas departamentales podrán organizar juntas administradoras para el cumplimiento de las funciones que les señale el acto de su creación en el territorio que este mismo determine." [6]*

Dentro del esquema de descentralización, estos actores políticos locales, coadministran aspectos relacionados con la planeación, organización y supervisión de la prestación del servicio público, contribuyendo al fortalecimiento de la democracia participativa, debido a que permite a las comunidades tener un canal directo para incidir en las decisiones públicas que afectan su territorio.

Los ediles y edilesas, son servidores públicos que actúan como intermediarios entre la ciudadanía, el alcalde y el concejo municipal, facilitando la comunicación, colaboración y la solución de las problemáticas que se presentan a nivel local. Gracias a su cercanía con la comunidad, los ediles priorizan las necesidades de sus

comunidades y articulan propuestas que respondan a las demandas de bienes y servicios que tienen sus comunidades.

Del derecho a la seguridad social integral.

La Constitución Política de Colombia, en su artículo 123, define quienes están en la categoría de servidores públicos y ejercen funciones en nombre del Estado a servicio de la comunidad, esta categoría incluye a los elegidos por voto popular como los ediles y les otorga derechos y funciones en el marco de esa labor pública. En este contexto, los miembros de las juntas administradoras locales, materializan la democracia participativa y la descentralización administrativa.

Por otra parte, el artículo 48 -*C.P.*- establece que la seguridad social es un servicio público obligatorio que debe prestarse bajo la dirección y control del Estado, conforme a los principios de eficiencia, coordinación y solidaridad. La Corte Constitucional en Sentencia C-277 de 2021 con ponencia de la Magistrada Gloria Stella Ortiz Delgado, reiteró que la seguridad social, tiene el carácter de fundamental, indispensable e irrenunciable para garantizar las condiciones de vida digna de todos los habitantes del territorio; este reconocimiento se respalda en el artículo 9° del Pacto Internacional de Derechos económicos, Sociales y Culturales, que señaló la obligación de los Estados de adoptar medidas efectivas para garantizar una cobertura integral frente a los riesgos sociales como: *(i)* vejez, *(ii)* los accidentes; y *(iii)* enfermedades.[7]

Aunado a lo anterior, la Observación General 19 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la Organización de Naciones Unidas, estableció que el derecho a la seguridad social es fundamental para garantizar la dignidad humana y la igualdad al acceso de los sistemas de protección social, este derecho obliga a los Estados para que se adopten medidas efectivas que aseguren una cobertura integral frente a riesgos sociales, especialmente para aquellos grupos poblacionales que, por sus condiciones laborales o económicas, se encuentran en situaciones de vulnerabilidad. [8]

Sobre el caso *sub examine*, es necesario indicar que, aunque la Ley 2086 de 2021, obliga a los municipios con más de 100.000 habitantes a garantizar su afiliación al sistema de salud y riesgos laborales con una base de cotización equivalente a un salario mínimo legal mensual vigente, persiste una omisión en los que respeto al aporte del sistema pensional, desconociéndose con ello, la importancia del componente pensional como garantía de vez digna y como medio para proteger el mínimo vital en el futuro.

La situación es preocupante por la precariedad de los ingresos que perciben, en muchos casos, estos honorarios no alcanzan el salario mínimo legal mensual vigente, lo que imposibilita que puedan realizar aportes al sistema se seguridad social completo como trabajadores independientes.

Ahora bien, los miembros de las Juntas Administradoras Locales, están sujetos al mismo régimen de inhabilidades e incompatibilidades que los concejales municipales, situación que les impide celebrar contratos con la administración pública, limitando aún más sus opciones para generar ingresos adicionales, sin embargo, los ediles y edilesas continúan desempeñando su labor con dedicación y motivados por el compromiso con sus comunidades y el desarrollo local.

Negar este aporte pensional a los miembros de las juntas administradoras locales, no solo contradice el principio de universalidad, sino que perpetúa la desigualdad estructural que afecta directamente el derecho a la dignidad humana; los ediles y edilesas por su condición de servidores públicos, deben gozar de todas las garantías del sistema de seguridad social.

Es importante precisar que, aunque la seguridad social se asocia a un derecho de las relaciones laborales, no se puede limitar únicamente a este vínculo, los ediles y edilesas, no se encuentran vinculados laboralmente con las administraciones municipales, su labor como representantes de las comunidades constituye una actividad necesaria para dar cabida a la descentralización y el fortalecimiento democrático.

En este sentido, resulta imperativo que el Estado Colombano, extienda la protección de la seguridad social a los ediles y edilesas de manera integral, es decir, incluyendo el componente pensional, sin que ello implique la creación de un vínculo laboral con las entidades territoriales, por el contrario, esta disposición se convierte en la adopción de medidas solidarias y equitativas que les permitan *-a los ediles y edilesas-* recibir compensación que dignifica su labor altruista.

III. AUDIENCIAS PÚBLICAS

Conforme a lo establecido en el artículo 230 la Ley 5° de 1992 que señala el procedimiento para convocar audiencias públicas y permitir a los particulares interesados expresar sus posiciones y puntos de vista sobre cualquier proyecto de acto legislativo o de ley.

Por solicitud de los ponentes, en el marco de la presente iniciativa legislativa se convocaron dos (2) audiencias públicas: *1)* la primera se realizó en el salón Boyacá del Congreso de la República, el viernes 8 de noviembre de 2024 a las 9:00 AM, sesión que fue presidida por el Honorable Representante a la Cámara Oscar Hernán Sánchez León; y, *2)* la segunda audiencia se llevó a cabo en el recinto del Hemiciclo del Concejo Distrital de la Ciudad Santiago de Cali – Valle del Cauca, el viernes 15 de noviembre de 2024 a las 9:30 AM, sesión presidida por los Honorables Representantes Luis Alberto Albán Urbano y Jorge Eliécer Tamayo Marulanda.

A continuación, se presentan las observaciones allegadas a los ponentes y las que se extraen de las intervenciones:

- **Cesar Munir Cárdenas Kadamani:** *"Se observa la necesidad de adicionar un nuevo numeral al artículo 131 de la Ley 136 de 1994 para que se incluya entre las funciones de los ediles la posibilidad de proponer proyectos de acuerdo urbanos y de construcción de vías y equipamiento urbano. Igualmente, adicionar un nuevo numeral al artículo 69 de la Ley 1421 de 1993 con la misma finalidad."* Por último, señaló que, en el eventual caso en que pueda agregar esa función a los ediles del país, se evaluará la posibilidad de adicionar esta función a los ediles de las Ciudades Distritales.

- **José Alcides Alba Laverde (Edil del municipio de Soacha:** Propuso modificar el artículo 119 de la Ley 136 de 1994, aumentando el valor de la sesión de los ediles y edilesas ya que en la actualidad dicho rubro ($627,533) promedio mensual no alcanza a equipararse al valor de un salario mínimo legal vigente (SMMLV), ello sin mencionar los descuentos a los que son sometidos en el municipio. Para el edil es importante dejar explícito en la ley que en las juntas administradoras locales la función de secretario no podrá recaer en un edil en ejercicio.

  Asimismo, se debe incrementar el número de sesiones ordinarias y extraordinarias de ediles y edilesas de municipios ya sea de forma general o por categoría del municipio. Señaló la necesidad de modificar el artículo 119 de la Ley 136 de 1994, dejando a cargo del presupuesto de la administración municipal, el pago de la seguridad social de forma integral de los ediles de todas las categorías de los municipios del país.

- **Paula Stefany Gómez Correa (Edilesa de la Comuna dos del municipio de Soacha):** Consideró que es importante el acceso preferente al Subsidio Familiar de Vivienda y la Convalidación de Experiencia Laboral mediante la exposición de cuatro ejes fundamentales, que buscan garantizar una implementación justa y, sobre todo, digna del esfuerzo de los ediles.

  La implementación del Subsidio Familiar de Vivienda sería un acto de justicia y reconocimiento, debido a que, se trata de líderes que muchas veces dedican una parte considerable de su tiempo y energía a la gestión de sus localidades, comunas o corregimientos, enfrentando limitaciones económicas. Para garantizar la correcta implementación de este subsidio, propone que el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, en coordinación con el Ministerio de Agricultura, el Ministerio del Interior y el Banco Agrario, reglamenten las condiciones de acceso al subsidio familiar de vivienda para los ediles, incluyendo las modalidades específicas de subsidio, montos adecuados y una aplicación adecuada para satisfacer las necesidades de quienes integran las JAL.

  Otro de los puntos para dignificar el trabajo de los ediles y reconocer su aporte a la sociedad es la posibilidad de convalidar su experiencia como ediles para el acceso a cargos en el sector público o privado. Finalmente, es fundamental que el acceso a estos beneficios vaya de la mano con un compromiso por parte de los miembros de las JAL, por lo tanto, este subsidio debe estar condicionado a una asistencia mínima a las sesiones de la JAL. En este sentido, propone que la ausencia injustificada a más del 30% de las sesiones en un periodo excluya al edil de los beneficios contemplados en esta propuesta.

- **Miguel Ángel Fonseca:** Solicitó al Honorable Congreso su respaldo a este proyecto, para dignificar la labor de los miembros de las JAL, indicó que la remuneración y el derecho a una pensión deben ser fundamentales para que quienes día a día se levantan con el propósito de transformar sus comunidades puedan continuar esta labor con mayor estabilidad y compromiso. El trabajo incansable de los líderes de las JAL merece contar con condiciones justas y dignas que reconozcan su aporte invaluable al desarrollo social y democrático del país. Este proyecto no solo representa un apoyo material, sino también un reconocimiento al espíritu de participación que nuestra Constitución invita a ejercer.

- **Oscar González:** Resaltó que el proyecto no solo aumenta el límite de honorarios que pueden recibir nuestros ediles, dignificando así su labor, sino que también establece la obligación de garantizar su seguridad social. Al permitir que las JAL soliciten informes a las autoridades municipales, se promueve la transparencia y la rendición de cuentas, pilares fundamentales de una democracia saludable. No obstante, se debe evaluar la carga financiera que esto puede representar para algunos municipios, por lo que se debe trabajar para asegurar que todos tengan los recursos necesarios para implementar estas medidas.

- **Miguel Ángel Suárez (Presidente de la Asociación de Ediles Urbanos y Rurales-ASOEDUR):** Resaltó que el proyecto es un reconocimiento significativo al papel que desempeñan las JAL en la democracia participativa. La creación del Día Nacional del Edil, cada 30 de octubre, exalta la labor y compromiso con el desarrollo y bienestar de las comunidades, este reconocimiento oficial es la forma de agradecer la dedicación de los ediles y su trabajo constante en pro de la cohesión social en cada una de las regiones que representan.

- **Saúl Villate Moreno (Edil de la Comuna 3 del municipio de Soacha):** Solicitó que sea incluida en la ley en el trámite el reajuste del valor permitido por reconocimiento del pago de honorarios por sesión como mínimo a 4 UVT para que sea casi nivelado al valor de un (1) salario mínimo mensual vigente, dado que, con el tope de 2 UVT y 80 sesiones ordinarias desarrolladas en 8 meses equivale tan solo a un poco más de la mitad del SMLMV. C

Con lo anterior, es evidente que, los Ediles no gozan de equidad en términos de una labor desarrollada y un reconocimiento en honorarios puesto que esos honorarios son inferiores a lo que todo ciudadano percibe como un ingreso mínimo que garantice una manutención justa y equilibrada.

- **Leidy Buitrago (Edilesa de la Comuna dos del municipio de Soacha)**: Detalló tres (3) aspectos claves que podrían ser incluidos o ajustados en el proyecto: *1)* El reconocimiento de Transporte para Ediles de Zonas Rurales como primer elemento es necesario por la diversidad geográfica y la dispersión territorial de nuestro país que requiere que muchos ediles, especialmente aquellos que residen en zonas rurales, se desplazan largas distancias para asistir a las sesiones plenarias y de comisión en la cabecera municipal, *2)* El segundo elemento es la licencia de Maternidad y Paternidad para Ediles, que es imprescindible para garantizar los derechos laborales y de bienestar, extendiendo este derecho a los ediles y edilesas adoptantes, *3)* El fomento a la Educación Superior y Profesionalización de los Miembros de las JAL es esencial por las funciones que cumplen, la educación y profesionalización de estos líderes debe ser una prioridad en cualquier política de fortalecimiento de las JAL.

- **Fidel Ernesto Poveda Gómez (Edil de la localidad de Engativá):** Considera que el proyecto podría ser una Ley Orgánica, y no sólo ordinario, a fin de evitar inaplicabilidades. Asimismo, el Proyecto de Ley debe ser más preciso, pero más sencillo.

- **Alison Dayana Andrade Vargas (Edilesa de la Comuna 5 de la ciudad de Neiva):** Indicó que la necesidad de garantizar la inclusión femenina como un aspecto a mejorar. El proyecto debe incorporar disposiciones claras que promuevan la equidad de género como las cuotas de género, políticas de apoyo y capacitación para mujeres e incentivos para la participación femenina.

- **Angie Vanessa Cadena (Presidenta de la JAL del corregimiento de los Andes-Comuna 56):** Solicitó que el rol del edil evolucione, adaptándose a las nuevas demandas de la ciudadanía, facilitando la posibilidad de que los ediles puedan dedicarse plenamente a sus actividades, con las garantías necesarias para ejercer su cargo de manera efectiva. Este cambio no solo dignifica su labor, sino que impactará positivamente en la calidad de vida de las comunidades que representan.

- **Asociación de Ediles Urbanos y Rurales de Cali-ASOEDUR:** Resaltó los siguientes puntos en la iniciativa legislativa proyectos de ley: honorarios por sesión pasarían de 2 a 4 UVT, incremento anual de honorarios, pago de los honorarios de manera mensual, seguridad social con la aplicación del artículo 26 de la Ley 100 del 93, refuerzo de sus funciones constitucionales de control político, proyectos de acuerdo, restitución de los votos, participación en los concejos de gobierno, declaración del 30 de octubre como el día nacional del edil, estandarización del proceso de elección de corregidores y las fechas claras de posesión de los ediles en cada periodo.

- **Jair Alberto Quintana García (Edil de la Comuna 11 de Cali):** Consideró que se debe tener en cuenta para el debate del proyecto la aprobación del presupuesto para funcionamiento de las JAL en Cali, equiparar honorarios de Ediles del Cali a los honorarios de los Ediles de Bogotá, la vivienda para los ediles, la seguridad de los ediles, esclarecer la qué significa aplicar pruebas de competencia a los corregidores y la destinación del presupuesto para el Congreso Nacional de Ediles que se realizará en Cali en el año 2025.

- **La Asociación de Ediles del Municipio de Yumbo – ASOEDILES YUMBO:** Indicaron las dificultades que tienen los y las integrantes de las JAL, resaltando la importancia de su función. Señalaron que, al definir la asignación de la afiliación al sistema de seguridad social para los ediles de Colombia, se debe considerar como punto de partida o techo mínimo para el logro garantías del mínimo vital en Colombia el que un ciudadano perciba al menos un Salario Mínimo Legal Vigente. Solicitaron que se incluya en el proyecto disposiciones para garantizar el derecho a la vivienda digna, la educación, capacitación y recreación.

- **Jhon Jairo Rendón Ospina (Representante Legal Asesor Ejecutivo y Jurídico de FENAEDILCO):** Presentaron propuestas de modificación de algunos artículos, señalando que Juntas Administradoras Locales son Corporaciones Públicas de Elección Popular, llamadas a impulsar, entre otras: *1)* la participación ciudadana en el manejo de los asuntos públicos, *2)* el mejoramiento de la prestación de los servicios que prestan los municipios e impulsan distintas alternativas de inversión por parte del Estado; pues su focalización en secciones del territorio municipal, les permite a los Ediles de las Juntas Administradoras Locales, un contacto directo con los habitantes de la localidad, comuna o corregimiento, permitiendo con ello un conocimiento directo de las necesidades y problemáticas que se presentan.

AUDIENCIA PÚBLICA 15 DE NOVIEMBRE, HEMICICLO DEL CONCEJO DISTRITAL DE LA CIUDAD SANTIAGO DE CALI

- **Dra. Liliana Chávez (Delegada Colpensiones):** Destacó el papel constitucional que cumplen los diferentes ediles en lo que tiene que ver con la vigilancia y el control de los recursos municipales, también lo relacionado con el trabajo con la comunidad para darle un buen uso a dichos recursos, destaca el acercamiento que tienen los ediles con los líderes sociales para fomentar la participación ciudadana y la democracia participativa junto con las correctas veedurías públicas.

- **John Jairo Roldan**: Destacó la necesidad de legislar ese tipo de proyectos con base en los verdaderos vacíos que se presenten tanto en la labor social como en la ley misma, así como también lo relacionado con la igualdad de género en las elecciones de los denominados "Corregidores".

Mencionó la necesidad de incluir dentro del Proyecto de Ley el pago de las pensiones por parte del Estado durante los años en que las personas ejerzan su función, esta es una garantía que deberían tener dichos servidores toda vez que sus cargos se obtienen mediante el mecanismo de elección popular.

- **Vivian González Rodríguez (Edilesa):** Resaltó la necesidad de incrementar el pago de UVT debido a que indistintamente del tiempo de duración de las sesiones los ediles y edilesas cumplen una labor de tiempo completo, de manera que esas UVT se dupliquen. En el mismo sentido, es importante que se modifiquen los tiempos de posesión de los cargos de ediles y edilesas en el entendido que la norma establece un plazo muy extenso y lo que se llega a necesitar es que esta se establezca legalmente dentro de los cinco primeros días del mes al que corresponda tal posesión.

Por otra parte, se destacó la necesidad de fortalecer las acciones de control político frente a la administración local por medio de medidas como la disminución de los tiempos de respuesta a las solicitudes que se hagan a dichas administraciones, esto con el fin de hacer una veeduría eficaz frente a la misma.

- **Jorge Andrés Rivas:** Indica la importancia de las juntas de administración local, son la tercera fuerza de control sobre las administraciones de las distintas localidades y municipios del país. Destacó la importancia de hacer una revaluación sobre el pago de los honorarios producto de la labor que ejecutan los ediles y edilesas, junto con la necesidad del pago por la reposición de los votos, esto con el fin de garantizar una mejor y correcta actividad en la labor con la comunidad, toda vez que en la actualidad dichos fondos son pagados a los partidos y no a los cargos de ediles y edilesas obtenidos por medio del voto popular.

- **Miguel Ángel Fonseca:** Resaltó la importancia de seguir apoyando este tipo de proyectos de ley que buscan fomentar y dignificar la labor de los ediles y edilesas. Lo anterior, en la búsqueda de ejecutar mejores pagos y fortalecer la garantía de temas relacionados con el riesgo laboral y la seguridad social de las personas que ejecuten estos cargos y este tipo de labores.

- **Alexander Osorio Franco**: Destaca la importancia de garantizar la acción y la labor de los ediles como líderes barriales, esto con la necesidad de ejecutar el pago de los honorarios de manera mensual sin que exista un incumplimiento o demora injustificada en dichas transacciones.

- **Lidia Catacori Valencia**: Señala la necesidad de ejecutar pagos de honorarios a los ediles de aquellos municipios donde no se ha establecido el pago de los mismos junto con el incremento del valor de los honorarios de aquellos ediles que sí cuentan con dicho beneficio.

- **Martha Lucia Cuesta**: Indica la importancia de apoyar este tipo de proyectos de ley los cuales buscan ejecutar y garantizar beneficios en la

labor que desempeñan los ediles y edilesas en los distintos territorios, dichos cargos son el eje principal en la comunicación que se tiene frente a las distintas administraciones con la ciudadanía.

- **Juan Guillermo Segura**: Subraya la importancia de este tipo de proyectos en lo que tiene que ver con el pago de honorarios junto con las garantías que deben tener las personas que ejercen estos cargos en lo que tiene que ver con la seguridad social y la cotización al régimen de pensiones, las visitas a distintos municipios y territorios evidencia la necesidad de fortalecer los derechos con base en las necesidades de los líderes sociales y aquellas personas que desempeñan tan noble labor.

- **Graciela Gómez Ruiz**: Resalta la necesidad de reglamentar dentro del Proyecto de Ley que se tramita las garantías sobre el acceso a vivienda de los distintos ediles y edilesas junto con la necesidad de abordar temas como auxilio de educación y cajas de compensación.

- **Víctor Mario Rentería**: Señala la necesidad de establecer directrices directamente relacionadas con los beneficios respecto al régimen de pensiones para los ediles, toda vez que muchos de éstos a lo largo de la actividad social que desarrollan cumplen con más de tres o cuatro periodos, es por ello por lo que el proyecto de ley debe ofrecer garantías para el acceso a las cotizaciones y a las pensiones según el rango salarial a los que estos pertenecen.

En el mismo sentido, plantea la importancia de la labor de los ediles y las edilesas en el desarrollo tanto social como cultural de los distintos corregimientos, municipios y territorios, debido a que, como se sabe este tipo de cargos son el puente entre la ciudadanía y las administraciones fomentando las labores de participación, veeduría y control de los recursos por medio de los presupuestos participativos.

- **Jorge Enrique Vivas Muñoz**: En su intervención destaca que las juntas administradoras locales según el artículo 318 de la Constitución Política juegan un papel fundamental y tienen similitud en sus deberes en comparación a los concejos y las asambleas departamentales, desde ese enfoque es necesario mencionar que las garantías a las que tienen derechos los ediles deben ser iguales, garantías que tienen que ver con lo relacionado al pago esos honorarios, a lo que se suma la necesidad de que dichos honorarios se paguen en debida forma y bajo el cumplimiento del plazo que establezca la Ley. De la misma manera, se debe promover el acceso a la educación, vivienda y demás garantías sin olvidar que otras de las necesidades primordiales son el acceso a pensión, seguridad social y riesgos laborales.

Recalca como las juntas administradoras locales son el núcleo de la participación ciudadana es por ello que se deben brindar de garantías el oficio de ediles y edilesas, más allá cuando estos son utilizados como herramientas de maquinarias políticas para obtener votos, en ese sentido se debe superar el abuso sobre la marginalidad del oficio de ediles y edilesas, para lo cual se deben propiciar garantías constitucionales y nutrirse con las disposiciones que el Proyecto de Ley establece para que así se solucionen los vacíos sociales y normativos a los que han sido expuestos las personas que ocupan dichos cargos.

- **Edier Hurtado Molina**: Indica como el derecho al acceso a la vivienda debe fundamentarse en la facilidad y el dinamismo de la ley y no permitir que suceda lo que sucede en el presente, en donde el acceso a este beneficio consagrado en la Constitución Política se dificulta debido a la cantidad de requisitos, situación que ocasiona que los ediles no logren cumplir con los requisitos que exige la ley, es importante lograr acciones en pro del subsidio de vivienda, por ejemplo a través de las cajas de compensación familiar.

- **Miguel Ángel Suarez Toro**: Destaca la necesidad de abordar temas tales como el incremento de dos (2) UVT a cuatro (4) UVT, en el entendido que estos deben ser una garantía de dignificación laboral junto con la necesidad de que estos pagos no se acumulen cada 90 días, sino que se cancelen cada 30 días. Lo anterior, en el entendido que las distintas juntas administradoras locales son la base respecto del organigrama, son parte del tejido social y la participación ciudadana, realizan control político y el debido adecuamiento de presupuestos participativos de cada localidad o comunidad.

- **Angie Vanesa Cadena Meneses**: Dentro de la intervención se solicitó brindar garantizar a la seguridad de los distintos ediles y edilesas en el entendido que muchas veces estos son sometidos a amenazas producto del desarrollo de elección y postulación de los denominados corregidores. Por otra parte, se exigió que las denominadas audiencias donde se elijan dichos corregidores se haga con total transparencia y bajo unos parámetros establecidos por la Ley, para evitar que se siga desarrollando la elección *"amangualada"* y bajo intereses de distintos factores políticos en las comunidades, se cree entonces que la transparencia y publicidad de estas elecciones garantiza la correcta y eficiente veeduría de la comunidad en lo que tiene que ver con este tipo de elecciones.

- **Jair Quintana**: En su intervención destacó la necesidad de ejecutar acciones directas en contra de la zozobra e inseguridad a la que ediles y edilesas han sido sometidas, toda vez que, por la labor social que desempeñan necesitan garantías de seguridad que se establezcan en la Ley que se pretende promulgar. Junto con el aspecto de seguridad, se destaca también la necesidad de especificar dentro de la Ley lo referente a los presupuestos de funcionamiento de las Juntas Administradoras Locales, debido a que, los presupuestos que se han venido regulando únicamente hacen mención sobre la logística y transporte de los ediles para tal fin, ignorando el hecho que el presupuesto de funcionamiento de las juntas administradoras locales merece una revisión que permita redirigir los recursos propios.

- **Anthony Parra**: Destacó la necesidad que el Proyecto de Ley tenga herramientas que fortalezcan la acción veedora de los ediles frente a las administraciones y Alcaldía Locales. Asimismo, la necesidad de reformar la Ley que le permita tener acciones referentes a la citación y respuesta de cuestionarios de cuerpo policial y demás colaboradores de las administraciones.

- **Mónica Ramírez Álvarez**: En su intervención destacó todos los puntos de vista expuestos por los demás intervinientes, indicando que los ediles son la máxima autoridad dentro de los territorios y su acción constitucional es el mecanismo primordial respecto de la escucha de las necesidades de la comunidad y la comunicación que estas pueden hacer frente a la administración de turno.

- **Liliana Fernández**: Resaltó las necesidades que tienen los ediles en los territorios y municipios respecto de la poca cobertura y comunicación que tienen las personas que desarrollan dichas labores en zonas y territorios del país, alejados de las tecnologías de la información. Por otra parte, sugiere que la iniciativa establezca una colaboración directa con los organismos del Estado y el Ministerio de Tecnologías para lograr una conectividad que permita a los ediles y edilesas tener una mejor gestión en su actuar social.

- **Jorge Eduardo Díaz Tobón**: En su intervención destacó el papel que juegan las Juntas Administradoras Locales en la garantía de los derechos de la comunidad, junto con la satisfacción de las necesidades a las que las mismas comunidades son sometidas, es por ello que, solicita que dentro de la iniciativa se dé un trato digno y garante a las necesidades de los ediles y el fomento de herramientas que permitan hacer una correcta veeduría y vigilancia de las administraciones.

- **Luis Enrique Inestroza**: Resalta el papel que cumplen los ediles, al ser el puente entre la comunidad y las administraciones, junto con el concejo de las distintas ciudades. Asimismo, resalta la necesidad de garantizar los derechos de acción social de los ediles y edilesas dentro del proyecto que se pretende promover.

- **Adriana Reyes**: Indica la necesidad de modificar la Ley con base en los incentivos económicos, ya que a la fecha es evidente que las leyes promovidas no han sido suficientes en el monto de un pago justo y digno, sumado con los retardos injustificados en el pago de sus honorarios.

- **Rafaela Gurrute**: En su intervención señala la necesidad de establecer acciones afirmativas que procuren la mejora del acceso a salud, riesgo laborales pensión y vivienda digna, junto con la necesidad de dar celeridad a la legislación para que garantías como las que ya se han solicitado sean establecidas de manera expedita.

- **Atalibar Torres**: Indicó la necesidad de ejecutar por medio del Proyecto de Ley que se pretende promulgar acciones que contrarresten el clientelismo y la corrupción, asimismo, brinde verdaderas garantías tanto a la comunidad como a los ediles, en el entendido que muchas de las Juntas Administrativas Locales son coaccionadas por los distintos intereses de personas que influyen en las decisiones de las administraciones de turno.

- **Maritza Aponzá Zapata (Subsecretaría De Desarrollo y Participación Ciudadana de Cali):** En su intervención resaltó las acciones afirmativas que dicha entidad ha realizado frente a la labor de ediles y edilesas, indica la necesidad de legislar de manera urgente para atender los vacíos legales y las necesidades que los ediles en pro de garantizar sus derechos junto con lo referente a la participación ciudadana en el desarrollo de los territorios desde las garantías constitucionales.

IV. TIPO DE LEY.

Las leyes orgánicas son de naturaleza ordenadora, conforman y determinan el modo de funcionamiento de un órgano de creación constitucional

V. MARCO JURÍDICO.

El siguiente cuadro normativo presenta un resumen detallado de las principales leyes, decretos y resoluciones que han sido implementadas para regular las Juntas Administradoras Locales. Cada entrada del cuadro proporciona una descripción de la normativa, destacando su relevancia y el impacto que ha tenido en las comunidades a lo largo del tiempo. Este compendio no solo es una herramienta informativa, sino también una guía para entender cómo las políticas públicas han evolucionado para responder a las necesidades de la población:

NORMATIVIDAD	DESCRIPCIÓN
Acto Legislativo No. 1° 1968	Creó las Juntas Administradoras Locales. con el propósito de fortalecer la descentralización administrativa, como un mecanismo para que los concejos municipales deleguen parte de sus funciones, permitiendo a las comunidades participar de manera activa en las decisiones relacionadas con el desarrollo de sus respectivas localidades.
Artículo 318 de la Constitución Política.	Establece que, con el propósito de mejorar la prestación de servicios y asegurar la participación de la ciudadanía en el manejo de los asuntos de carácter local, los concejos podrán dividir sus municipios en comunas cuando se tratare de áreas urbanas, y en corregimiento en el caso de las zonas rurales y en cada comuna o corregimiento habrá una junta administradora local de elección popular integrada con los miembros que determine la ley.
Ley 136 de 1994	Trata sobre el desarrollo de los corregimientos, estos tendrán corregidores como autoridades administrativas, los cuales coordinadamente, con la participación de la comunidad, cumplirán en el área de su jurisdicción
Ley 1551 de 2012	Modifica disposiciones de la Ley 136 de 1994
Ley 1681 de 2013	Modifica disposiciones de la Ley 1551 de 2012.
Ley 2086 de 2021	Se autoriza el reconocimiento de honorarios a los miembros de las juntas administradoras locales del país, y se dictan otras disposiciones.
Ley 130 de 1994	Se dicta el estatuto básico de los partidos y movimientos políticos, se dictan normas sobre su financiación y la de las campañas electorales y se dictan otras disposiciones

VI. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Al realizar el rastreo normativo en el Congreso de la República, se identifica como único antecedente directo el Proyecto de Ley No. 103 de 2022 (Cámara). Si bien esta iniciativa representó un valioso primer esfuerzo legislativo por advertir los riesgos de la publicidad desregulada en los juegos de suerte y azar, su trámite no logró culminar, dejando un vacío jurídico que persiste hasta la actualidad.

Cuatro años después, la masificación de las plataformas digitales y las tácticas agresivas de mercadeo exigen una intervención urgente y adaptada a la realidad tecnológica de 2026. Por ello, el presente proyecto recoge aquel espíritu preventivo, pero instaura un marco regulatorio, técnico y sancionatorio mucho más estricto e integral, resultando indispensable para proteger eficazmente la salud pública y a los menores de edad ante esta nueva dimensión del mercado.

VII. IMPACTO FISCAL

Este proyecto no genera ningún impacto fiscal que suponga una modificación específica o puntual en el marco presupuestal, por lo que no exige un gasto adicional del Estado, ni cambios en las rentas nacionales del Presupuesto General de la Nación.

VIII. CONFLICTO DE INTERÉS

La Sentencia de la Corte Constitucional C-075 de 2022, con ponencia del Magistrado Alejandro Linares Cantillo, señaló: *"Sin pretender que se llevará a cabo un estudio exhaustivo y riguroso del impacto fiscal, al Legislador si le era exigible que en el trámite se suscitara al menos una mínima consideración que le permitiese establecer los referentes básico para dimensionar los efectos fiscales que traiga consigo el proyecto de ley."*[15] En ese contexto, se determinó que el concepto del gobierno no es de obligatorio cumplimiento, pues en las consideraciones de dicha sentencia en el acápite de la obligación del legislador de analizar el impacto fiscal de proyectos de ley que ordenan gastos o crean beneficios tributarios, reiteró su jurisprudencia en los siguientes términos:

La carga principal recae sobre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, toda vez que cuenta con los conocimientos técnicos requeridos para el efecto, sumado a que es el principal ejecutor del gasto público, por consiguiente, si el Gobierno cumple con la obligación de emitir su concepto, aun cuando este no sea vinculante, el Congreso tiene a su vez el deber de estudiarlo y discutirlo.

Para cumplir el precepto constitucional es deber del Congreso conocer el costo de la iniciativa.

Adicionalmente, en la referida sentencia instituye que es imperativo establecer tanto en la motivación del proyecto, como en las ponencias del mismo el impacto fiscal que generar la iniciativa a consideración del ponente, para lo cual precisó que:

El análisis de impacto fiscal varía según se trate de iniciativas del Congreso o gubernamentales, la verificación sobre la mínima consideración supone constatar que en el proceso de deliberación los legisladores hayan contado con "información suficiente sobre el impacto, así como una valoración y análisis específico por parte de los órganos responsables de su aprobación.

Por lo que, en cumplimiento de este precepto constitucional, el equipo de los autores y ponentes de este proyecto de Ley, realizaron una desagregación de los gastos que incurrirán las entidades según el articulado del proyecto.

Artículos que generan impacto fiscal.

En el artículo 3° del proyecto ampliará el rango de protección de la seguridad social, estableciendo el aporte obligatorio del sistema de salud; pensión, ARL y caja de compensación para los miembros de las juntas administradoras locales.

Actualmente, los municipios con más de **100.000 habitantes ya asumen el pago de salud y pensión** de sus ediles y edilas. Sin embargo, con este proyecto, dichos **municipios tendrían un impacto fiscal adicional correspondiente a la pensión y a la caja de compensación**

Como está ahora: **LEY 2086 DE 2021**

CATEGORIA	CANTIDAD DE MUNICIPIOS	CURULES	SALUD (12.5%)	ARL (0.522%)	TOTAL APORTE
5	3	299	65.426.881	2.732.860	68.159.741
4	7	571	124.945.649	5.218.940	130.164.589
3	5	461	100.875.559	4.213.540	105.089.099
2	8	798	174.617.562	7.293.720	181.911.282
1	19	2.305	504.377.795	21.067.700	525.445.495
	TOTAL	**4.434**	**970.243.446**	**40.526.760**	**1.010.770.206**

Fuente: Elaboración propia.

En la situación actual, únicamente los municipios con más de 100.000 habitantes asumen el pago de salud (12:5%) y ARL (0.5225%) sobre una base de cotización equivalente a un salario mínimo. De acuerdo con los datos de la tabla, **el gasto actual de estos municipios con más de 100,000 habitantes en seguridad social asciende a 1.010.770.206 COP**, distribuido entre diferentes categorías de municipios según el número de curules.

Valor adicional para municipios de más de 100,000 habitantes incluyendo pensión y caja de compensación

CATEGORIA	CANTIDAD DE MUNICIPIOS	CURULES	PENSION (16%)	CAJA (2%)	TOTAL APORTE
5	3	299	$ 83.763.355,00	$ 3.140.995,00	$ 86.904.350,00
4	7	571	$ 159.962.795,00	$ 5.998.355,00	$ 165.961.150,00
3	5	461	$ 129.146.845,00	$ 4.842.805,00	$ 133.989.650,00
2	8	798	$ 223.555.710,00	$ 8.382.990,00	$ 231.938.700,00

1	19	2.305	$ 645.734.225,00	$ 24.214.025,00	$ 669.948.250,00
TOTAL		4.434	$ 1.242.162.930,00	$ 970.243.446,00	$ 1.288.742.100,00

Fuente: Elaboración propia.

Bajo la nueva propuesta, los municipios con más de 100.000 habitantes, deberán asumir los aportes a pensión (16%) y caja de compensación familiar (2%), incrementando su gasto en seguridad social. **El impacto fiscal de este ajuste es de 1.288.742.100,00COP**, lo que refleja el costo adicional que estos municipios deberán asumir al integrar el componente pensional y la caja de compensación familiar dentro de sus obligaciones de seguridad social.

Por otra parte, **los municipios con menos de 100.000 habitantes asumirían un impacto fiscal en los costos de salud, pensión, ARL y caja de compensación para sus ediles y edilesas.**

CANTIDAD DE MUN	CURULES	SALUD (12.5%)	ARL (0.522%)	PENSIÓN (16%)	CAJA DE COMPE FAMILIAR (2%)	TOTAL APORTE
6	46	1.037	226.960.931	9.478.180	290.510.365	10.893.685	537.843.161
5	4	76	16.633.588	694.640	21.291.020	798.380	39.417.628
4	3	115	25.169.245	1.051.100	32.216.675	1.208.075	59.645.095
3	3	154	33.704.902	1.407.560	43.142.330	1.617.770	79.872.562
2	3	126	27.576.738	1.151.640	35.298.270	1.323.630	65.350.278
TOTAL		1.508	330.045.404	13.783.120	422.458.660	15.841.540	***782.128.724***

Fuente: Elaboración propia.

Actualmente, **estos municipios no aportan ningún recurso a la seguridad social de los ediles**. Con la nueva propuesta, **deberán cubrir el costo completo de salud, pensión, ARL y caja de compensación familiar**. Según la tabla, el impacto fiscal de esta medida en los municipios de menor población se calcula en ***782.128.724 millones de pesos***

El impacto del proyecto en seguridad social asciende a **$1.802.668.600** (mil ochocientos dos millones seiscientos sesenta y ocho mil seiscientos pesos).

Este monto corresponde a la suma del impacto fiscal en municipios con más de **100.000 habitantes**, asociado a pensión y caja de compensación, y el impacto en municipios con menos de **100.000 habitantes**, derivado de los costos de salud, pensión, ARL y caja de compensación.

- **El artículo 3°** del proyecto establece que los honorarios serán fijados por iniciativa de los alcaldes y mediante acuerdo de los Concejos municipales, hasta un máximo de **cuatro (4) Unidades de Valor Tributario (UVT)** por asistencia a sesiones plenarias y de comisión, respetando el límite de sesiones previsto en esta ley.

Este cambio representa un aumento de **2 UVT a 4 UVT**.

Como está ahora: **LEY 2086 DE 2021**

VALOR UVT 2025	52.374
VALOR 2 UVT 2025	104.748
HONORARIOS POR 100 SESIONES	10.474.800
HONORARIOS MENSUALES	872.900

Fuente: Elaboración propia.

Como quedaría.

VALOR UVT 2025	52.374
VALOR 2 UVT 2025	209.496
HONORARIOS POR 100 SESIONES	20.949.600
HONORARIOS MENSUALES	1.745.800

Fuente: Elaboración propia.

Con la nueva propuesta, el tope máximo se incrementa de **2 UVT a 4 UVT**; sin embargo, este valor no es obligatorio, sino el límite máximo que podrá ser fijado.

IX. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Por las razones antes expuestas, dejamos a consideración del honorable Senado de la República, el texto de este proyecto de ley *"Por medio del cual se establecen medidas para el fortalecimiento de las juntas administradoras locales en el país y se dictan otras disposiciones"*.

De los honorables congresistas;

ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL / RADICACIÓN DE PROYECTOS
[X] PROYECTO DE LEY (P.L.) No.: 285/26
[ ] PROYECTO ACTO LEGISLATIVO (PAL) No.:
FECHA: 01 / 10 / 2026 FOLIOS:
AUTOR(ES):
FIRMA SECRETARIO GENERAL

[1] *Proyecto de Ley No. 041 de 2024 Cámara.*

[2] *Ibídem.*

[3] *LATINNO es la primera base de datos completa y sistemática sobre las nuevas formas de participación ciudadana que se están desarrollando en América Latina, las llamadas innovaciones democráticas.*

[4] *https://latinno.net/es/case/5112/ Fecha de consulta 31 de octubre de 2024.*

[5] *Política Institucional de Participación Ciudadana, y Lineamientos Generales para su implementación, Defensoría del Pueblo, agosto 2022.*

[6] *http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr010.html#318*

[7] *Sentencia C-277 de 2021 M.P Gloria Stella Ortiz Delgado, https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2021/C-277-21.htm#_ftnref62*

[8] *Observación 19 Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la Organización de las Naciones Unidas.https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=E%2FC.12%2FGC%2F19&Lang=es*

[9] *Reposición y gastos de campaña https://www.cne.gov.co/estadisticas-y-datos/2-institucional/170-reposicion-y-gastos-de-campana*

[10] *Sentencia C-490 de 2011 https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/c-490-11.htm*

[11] *https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/c-490-11.htm*

[12] *Ibidem.*

[13] *Ibidem.*

[14] *Ley 5° de 1992. Artículo 286.*

[15] *Sentencia Corte Constitucional C-075 de 2022 M.P Alejandro Linares Cantillo*

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 01 de octubre de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.285/26 Senado **"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS JUNTAS ADMINISTRADORAS LOCALES EN EL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **PRIMERA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – OCTUBRE 01 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **PRIMERA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRIMER VICEPRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Proyectó: Sarly Novoa
Revisó: Dra. Lucero González

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 287 DE 2026 SENADO

por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) para motocicletas y se dictan otras disposiciones.

Bogotá., Julio de 2026

Doctor:
DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ
Secretario General
Senado de la República

Asunto. Radicación del proyecto de ley No._____ de 2026 Senado *"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para motocicletas y se dictan otras disposiciones."*

Respetado Secretario,

En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Senador de la República, y en ejercicio de las atribuciones consagradas en el Artículo 154 de la Constitución de Colombia, así como lo establecido en el Artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y las modificaciones del Artículo 13° de la Ley 974 de 2005, se radica ante la Secretaría General del Honorable Senado de la República el proyecto de ley *"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para motocicletas y se dictan otras disposiciones."*

La presente iniciativa congresional está compuesta por:

1. Articulado.
2. Exposición de motivos

Adjunto original y una (1) copia del documento.

Atentamente;

ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

Monica Karim B.P.	

1. ARTICULADO.

PROYECTO DE LEY No. ___ DE 2026 Senado

"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para motocicletas y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

Decreta:

ARTÍCULO 1: OBJETO. Esta ley tiene como objetivo establecer rangos diferenciales, basados en la cilindrada y precio comercial, para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a motocicleta, con lo que se pretende desincentivar la evasión y garantizar que los cobros sean proporcionales a la capacidad del cilindraje, evitando así excesos en la tarifa.

ARTÍCULO 2. Agréguese un parágrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Parágrafo 3°: La Superfinanciera determinará la tarifa correspondiente a la expedición del Seguro Obligatorio de Transito (SOAT) para motocicletas, de conformidad con los rangos diferenciales que a continuación se exponen:

1. Motos dentro del rango de menos de 100 CC.
2. Moto dentro del rango de 101 a 200 CC.
3. Motos dentro del rango de 201 a 400 CC.
4. Motos dentro del rango de 401 a 600 CC.
5. Motos dentro del rango de 601 y más CC.

ARTÍCULO 3°. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Atentamente,

OSCAR HERNAN SANCHEZ LEÓN
Senador de la República

Mónica Ramos

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL / RADICACIÓN DE PROYECTOS
[X] PROYECTO DE LEY (P.L.) No.: 287/26
[ ] PROYECTO ACTO LEGISLATIVO (PAL) No.:
FECHA: 01 / 10 / 2026 FOLIOS:
AUTOR(ES):
FIRMA SECRETARIO GENERAL

2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

El presente proyecto de ley busca establecer rangos diferenciales en el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas en función del cilindraje y creando 5 categorías, con el objetivo de que las motocicletas de mayor cilindrada, como aquellas de 201 *Centímetros Cúbicos* (*c.c.*) en adelante, paguen una tarifa proporcional, extendiendo la distinción vigente y contenida en la ley para motos de cilindraje inferior a 200 c.c.

El propósito principal de este proyecto de ley es estructurar el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para todos los propietarios de motocicletas.

La estructuración actual del SOAT para motocicletas solo contempla tres categorías de diferenciación[1], dejando que motocicletas cilindradas desde 201 *Centímetros Cúbicos (c.c.)* en adelante, asuman una tarifa uniforme de *ochocientos treinta mil cien pesos ($830.100)* para el año 2024, como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 1:

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2026 Fasecolda

Código	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	Tarifa máxima [1]	Contribución 52% ADRES [2]	Subtotal prima y contribución	Tasa RUNT [1]	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		80.100	41.600	121.700	2.400	124.100
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		167.000	86.800	253.800	2.400	256.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		224.300	116.600	340.900	2.400	343.300
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		499.400	259.600	759.000	2.400	761.400
140	MOTOS	Motocarros, tricimoto, cuadriciclos		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900

**Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2026- FASECOLDA.*

De lo anterior se colige que, la tarifa diferencial propuesta para el cobro del SOAT en motocicletas en el subtipo de más de 200 *centímetros cúbicos (c.c)* no es equitativa, toda vez que, se agrupan todas las motos de mayor cilindraje en una sola categoría sin considerar la variación en los precios, por ejemplo, el costo de una moto de 1000 *centímetros cúbicos (c.c)* es significativamente mayor que el de una moto de 250 *centímetros cúbicos (c.c).* En este contexto, es necesario la resaltar la importancia de establecer un esquema tarifario detallado y proporcional, que represente la diferencia entre el valor y las características del vehículo.

Así, la modificación propuesta busca equilibrar las cargas económicas, garantizando que el valor del SOAT refleje de manera más precisa el cilindraje y el valor del vehículo, promoviendo así una distribución más equitativa y equivalente de las responsabilidades financieras entre las motocicletas.

II. CONTENIDO.

El Proyecto de Ley se compone por tres artículos, incluye disposiciones sobre su entrada en vigor. El propósito principal del proyecto se define en el primer artículo, el cual tiene como objetivo la implementación de tarifas diferenciadas para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aplicables a las motocicletas, conforme al cilindraje de estas.

La diferenciación pretende reducir el número de actores viales que evaden la obligación de adquirir la póliza obligatoria SOAT o el pago de la prima, de modo que, con la implementación de un sistema más segmentado en el apartado de la motocicletas, se logre atender a las características de la motocicletas, entiéndase como *i)* Cilindraje y *ii)* valor comercial, aunado a la capacidad adquisitiva estimada de cada grupo, logre promover la adquisición de la póliza conforme a una hoja de ruta para que el gobierno nacional pueda redistribuir las cargas económicas que supone la tarifa del SOAT en motocicletas de 0 a 100 *c.c.*, de 100 a 200 *c.c.* y de 200 *c.c.*, en adelante.

El segundo artículo detalla la clasificación de cilindraje en cinco categorías distintas, estableciendo los siguientes rangos: motocicletas de 0 a 100 *c.c.*, de 101 a 200 *c.c.*, de 201 a 400 *c.c.*, de 401 a 600 *c.c.*, y aquellas que superan los 601 *c.c.*

Y, por último, en el artículo tercero, se establece la vigencia de la norma.

III. PROBLEMA A RESOLVER.

El sistema actual de diferenciación de la tarifa el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas de 0 a 100 *c.c.*, de 100 a 200 *c.c.*, y de más

[1] Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.
https://www.fasecolda.com/wp-content/uploads/Tarifas-SOAT-2026-referencia.pdf

de 200 *c.c.*, se enfoca únicamente en los intereses financieros del sector asegurador, dejando como resultando una política de cobros insuficiente, y por ende, ineficiente; ello deviene en la asignación de tarifas que fomentan la evasión del pago, por cuanto el actor vial sobre el que recae la carga no puede soportar el pago, más aún cuando la naturaleza de las políticas encaminadas a crear fondos de protección común, como el presente, debe atender, aspectos sociales y económicos.

De ahí que se plantee la siguiente cuestión: ¿Resulta eficiente mantener un sistema de tarifas del SOAT para motocicletas con solo tres categorías de cilindraje, en lugar de implementar una estructura más detallada que permita una mejor adaptación y distribución de las primas del SOAT?

Composición del parque motociclista colombiano.

Con el propósito de conocer la composición actual del parque motociclista colombiano y evaluar la pertinencia de la clasificación tarifaria vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se solicitó información oficial al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), entidad encargada de administrar el sistema nacional de información del parque automotor.

De acuerdo con la respuesta suministrada por dicha entidad, a corte del 19 de marzo de 2026, en Colombia se encuentran registradas 13.761.706 motocicletas, distribuidas por rangos de cilindraje de la siguiente manera:

Tabla 1. Distribución del parque motociclista colombiano por rangos de cilindraje.

Rango de cilindraje	Motocicletas	Participación (%)
0 a 100 c.c.	2.957.081	21,49%
101 a 200 c.c.	10.262.301	74,57%
201 a 400 c.c.	401.655	2,92%
401 a 600 c.c.	37.790	0,27%
Más de 601 c.c.	102.879	0,75%
Total	**13.761.706**	**100%**

Fuente: Elaboración propia con base en la información suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), mediante respuesta al cuestionario remitido para la estructuración del presente proyecto de ley.

Sobre el SOAT.

Según la definición publicada por FASECOLDA, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un requisito para todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, incluidas las motocicletas. Su función principal es proporcionar cobertura en caso de accidentes de tránsito que resulten en daños corporales a terceros, extendiéndose también a los vehículos extranjeros que transitan por las carreteras del país. Las únicas excepciones son los vehículos que operan exclusivamente en vías férreas y la maquinaria agrícola que no utiliza las vías públicas.[2]

El SOAT, con sus especificidades, destaca por su carácter obligatorio, que radica en el hecho que, para transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. Además, todas las entidades aseguradoras están obligadas a otorgar estos seguros cuando cumplen con las condiciones establecidas por la Ley.[3]

La regulación del SOAT establece que las partes involucradas son el tomador, quien paga el precio para obtener el seguro, y el asegurador, quien asume el riesgo cuando está debidamente autorizado por la ley. Las personas aseguradas son las víctimas de los accidentes de tránsito, incluyendo al conductor del vehículo, así como las víctimas de accidentes causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados.[4]

El precio que paga el tomador del SOAT se conoce como "prima", y el contrato de seguros se formaliza en un documento denominado "póliza". La entrega de la póliza está condicionada al pago de la prima, salvo algunas excepciones; la vigencia de cada póliza suele ser anual, a menos que las disposiciones legales establezcan lo contrario.[5]

Historia del SOAT en Colombia.

El artículo *SOAT: El seguro de todos y para todos*, publicado por la entonces directora Cámara del SOAT Fasecolda, Ángela Huzgame, señaló que el seguro obligatorio SOAT, fue implementado en Colombia siguiendo lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 33 de 1986, convirtiéndose en un requisito indispensable para los vehículos. Esta adopción fue posteriormente

[2] Información extraída de la página de FASECOLDA.
[3] Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M.P. Natalia Ángel Cabo.
[4] *Ut supra.*
[5] *Ut supra.*

complementada y detallada por el Decreto 2544 de 1987, el cual estableció de manera clara las condiciones de funcionamiento del SOAT, incluyendo aspectos como las coberturas ofrecidas, los montos de las indemnizaciones y las condiciones para su pago. [6]

Este decreto marcó un precedente en la historia del seguro en Colombia, debido a que fue la primera vez que se expidió una normativa especificando los detalles operativos y de cobertura de este tipo de seguro.

Cobertura del SOAT.

La implementación del SOAT, se establece como una estrategia fundamental dentro del marco de seguridad y protección vial, que a su vez, se convierte en la conexidad con el Derecho a la Salud, cuyo objetivo es garantizar la protección de este derecho y la vida de las personas involucradas en accidentes de tránsito; esta cobertura pretende asegurar que todas las víctimas de accidentes, ya sean conductores, pasajeros o peatones, tengan acceso a una atención médica pronta y efectiva, sin que las barreras económicas o la determinación de responsabilidades derivadas del accidentes, obstaculicen el acceso al servicio médico.

Es por ello por lo que la cobertura del SOAT fue diseñada como una respuesta ágil ante las emergencias, dejando en evidencia el compromiso del Estado Colombiano con el bienestar de sus ciudadanos y la importancia de un sistema de seguridad que prioriza la vida humana sobre otros factores.

Ahora bien, en Colombia es el Decreto 056 de 2015 el que establece criterios de compensación de daños o lesiones resultantes de accidentes de tránsito; aunado a ello, FASECOLDA, que se destaca por su rol en la representación y defensa de los intereses de la industria aseguradora, tanto a nivel nacional como internacional, frente a entidades privadas y públicas[7], a través del artículo titulado "*¿IVA EN EL SOAT?*" , elaborado por Camilo León Castillo, entonces abogado de la vicepresidencia jurídica de FASECOLDA, ofrece una detallada exposición de la cobertura proporcionada por el SOAT[8] y, es pertinente mencionar que, la relevancia del SOAT en siniestros viales no es poca, por cuanto, indistintamente de si las víctimas implicadas en un accidente de tránsito son o no tomadores de la póliza, gozan de las coberturas en general de este.

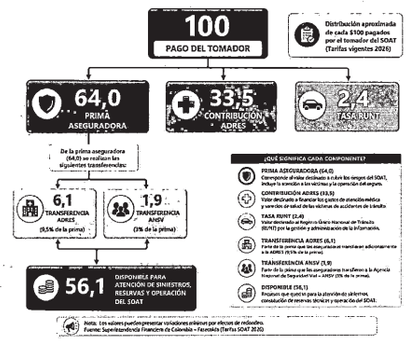
En conclusión, para los propietarios de las motocicletas, y en general todo vehículo, el SOAT ofrece alivio financiero, debido a que, esta póliza no solo cubre responsabilidades originadas por daños a terceros en un accidente de tránsito, sino que también alivia la carga económica que estos accidentes pueden generar, sin importar su gravedad. De esta manera, el SOAT cumple un doble propósito: *i) proporciona seguridad a las víctimas de siniestros viales* y *ii) ofrece tranquilidad financiera a los propietarios de vehículos, reforzando el compromiso con la protección integral de todos los ciudadanos en las vías nacionales.*

Transferencias y contribuciones del SOAT.

La estructura financiera del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) responde a un modelo de aseguramiento con una marcada finalidad social, en el cual los recursos recaudados no se destinan exclusivamente a la cobertura del riesgo asegurado, sino también al financiamiento de componentes esenciales del Sistema General de Seguridad Social en Salud y de la política pública de seguridad vial.

La siguiente gráfica presenta la distribución aproximada de los recursos que componen el valor de la prima del SOAT.

Grafica 1: Distribución aproximada de cada $100 pagados por el tomador del SOAT



[6] SOAT: El seguro de todos y para todos. Ángela Huzgame, directora Cámara del SOAT FASECOLDA. https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/231/225
[7] *Información extraída de la página de FASECOLDA.*
[8] *León Castillo, C. (2020). ¿IVA en el SOAT? Revista Fasecolda, (176), 12–15.*

**Fuente elaboración propia, extraído de Fasecolda situación actual del SOAT.*

De acuerdo con la estructura financiera vigente, por cada 100 pesos pagados por el tomador de la póliza, aproximadamente 64 pesos corresponden a la prima de riesgo administrada por la aseguradora, 33,5 pesos se destinan directamente a la financiación de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES) y 2,4 pesos corresponden a la tasa del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

A su vez, la totalidad de la prima de riesgo no permanece en poder de las aseguradoras. De los 64 pesos inicialmente asignados, aproximadamente 6,1 pesos deben transferirse nuevamente a la ADRES y 1,9 pesos a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), conforme a las obligaciones legales que regulan el funcionamiento del SOAT. En consecuencia, únicamente 56,1 pesos, equivalentes al 56,1 % del valor total pagado por el usuario, constituyen el fondo técnico disponible para respaldar el pago de las coberturas del seguro, la constitución de reservas técnicas y los costos propios de su administración.

Lo anterior permite advertir que aproximadamente el 43,9 % del valor pagado por el tomador se orienta al financiamiento de finalidades públicas asociadas al sistema de salud, la seguridad vial y la administración del sistema de tránsito, mientras que el 56,1 % restante constituye el respaldo económico efectivo con el cual las aseguradoras atienden las obligaciones derivadas de los accidentes de tránsito.

Esta distribución confirma que el SOAT no corresponde a un seguro patrimonial ordinario, sino a un mecanismo de aseguramiento con una evidente función social. El SOAT constituye un mecanismo de aseguramiento de naturaleza social que garantiza la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito, con independencia de la determinación de la responsabilidad civil de los involucrados, contribuyendo a la protección del derecho a la salud y al principio de solidaridad que inspira el Sistema General de Seguridad Social.

Precisamente por esta naturaleza, cualquier modificación sobre la tarifa del SOAT debe analizarse no solo desde la perspectiva del recaudo, sino también desde la sostenibilidad del sistema y el cumplimiento de su finalidad constitucional.

En este sentido, el presente proyecto de ley no propone reducir indiscriminadamente la prima del SOAT, sino establecer un modelo tarifario diferenciado para las motocicletas, atendiendo criterios objetivos como el cilindraje y el valor comercial del vehículo. La finalidad de esta medida consiste en corregir una distorsión existente en el mercado del aseguramiento obligatorio, derivada de que una parte importante de los propietarios de motocicletas de menor cilindraje enfrenta mayores dificultades para asumir el costo de la póliza, circunstancia que contribuye a incrementar los niveles de evasión del seguro.

Desde una perspectiva económica y actuarial, la sostenibilidad del SOAT no depende exclusivamente del valor individual de cada prima, sino también del número de vehículos efectivamente asegurados. En consecuencia, un esquema tarifario segmentado puede incentivar la adquisición del seguro por parte de motociclistas que actualmente circulan sin cobertura, ampliando la base de aportantes al sistema y fortaleciendo el recaudo total.

Bajo esta lógica, el eventual menor ingreso unitario que pudiera generarse en determinados segmentos de motocicletas puede verse compensado mediante un incremento en la cobertura del aseguramiento obligatorio. Este efecto permitiría fortalecer el principio de solidaridad que inspira el SOAT, al incorporar un mayor número de contribuyentes al sistema y reducir la carga financiera que actualmente asumen quienes sí cumplen con la obligación legal de adquirir la póliza.

En consecuencia, la propuesta legislativa busca armonizar tres objetivos de interés público: garantizar la sostenibilidad financiera del SOAT, ampliar la cobertura efectiva del aseguramiento obligatorio y promover un esquema tarifario más equitativo para los diferentes segmentos de motocicletas, sin afectar la protección integral que el ordenamiento jurídico reconoce a las víctimas de accidentes de tránsito.

IV. DESARROLLO DEL PROBLEMA.

Para atender el problema planteado en el numeral tercero de este proyecto, se hará referencia a la *eficiencia,* la *redistribución de la tarifa,* algunos datos de *Transferencias y contribuciones del SOAT*, y la *favorabilidad.*

Eficiencia.

La eficiencia constituye uno de los principios que deben orientar la estructuración de las políticas públicas relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). En materia tarifaria, este principio exige que la clasificación de los vehículos y la metodología utilizada para determinar las primas respondan de manera adecuada a la realidad del parque automotor colombiano, permitiendo una distribución objetiva, razonable y técnicamente justificada de las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio.

En ese sentido, la presente iniciativa parte de la necesidad de revisar la estructura tarifaria aplicable a las motocicletas con el propósito de avanzar hacia un sistema más eficiente, que armonice los principios técnicos del sector asegurador con la realidad del parque motociclista colombiano y con la capacidad económica de los diferentes segmentos de propietarios.

Para ello, se propone que la metodología tarifaria considere de manera conjunta dos variables objetivas: el cilindraje de la motocicleta y su valor comercial. Mientras el cilindraje constituye un indicador asociado a las características técnicas y mecánicas del vehículo, el valor comercial permite aproximar la capacidad económica del propietario y la posición que ocupa la motocicleta dentro del mercado. La valoración integral de estos elementos facilita la construcción de una política tarifaria más precisa, proporcional y acorde con las características propias de cada segmento.

Con el propósito de evaluar si la clasificación tarifaria vigente responde a la realidad del parque motociclista colombiano, se solicitó información oficial al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), entidad responsable de administrar el sistema nacional de información del parque automotor.

Como resultado de dicha consulta, el RUNT informó que en Colombia se encuentran registradas 13.761.706 motocicletas, de las cuales 13.219.382, equivalentes al 96,06 %, corresponden a vehículos con cilindraje igual o inferior a 200 centímetros cúbicos (c.c.), mientras que únicamente 542.324 motocicletas, equivalentes al 3,94 %, poseen un cilindraje superior a dicho umbral.

Tabla 2. Distribución estimada del parque motociclista colombiano según el umbral de 200 c.c. (2026)

Rango de cilindraje	*Motocicletas*	*Participación (%)*
Hasta 200 c.c.	*13.219.382*	*97,0 %*
Más de 200 c.c.	*542.324*	*3,0 %*
Total	***13.761.706***	***100 %***

** Elaboración propia con base en cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), Balance del Sector Tránsito y Transporte 2026.*

Las cifras oficiales evidencian que el parque motociclista colombiano presenta una marcada concentración en motocicletas de baja y mediana cilindrada, utilizadas predominantemente como herramienta de trabajo, medio de transporte cotidiano y mecanismo de movilidad para millones de colombianos. En consecuencia, cualquier política pública relacionada con el SOAT debe reconocer esta realidad y orientar sus instrumentos regulatorios hacia la estructura efectiva del parque motociclista nacional.

No obstante, la información suministrada por el RUNT también demuestra que las motocicletas con cilindraje superior a 200 c.c. no conforman un grupo homogéneo. Dentro de este segmento coexisten vehículos con diferencias sustanciales en potencia, valor comercial, características técnicas, destinación y perfil económico de sus propietarios, comprendiendo motocicletas que van desde 201 c.c. hasta modelos de alta gama con cilindrajes superiores a 600 c.c.

A pesar de esta realidad, el esquema tarifario vigente del SOAT continúa agrupando dichas motocicletas dentro de una única categoría para efectos de la determinación de la prima. En consecuencia, motocicletas de 220 c.c., 300 c.c., 450 c.c., 650 c.c. o incluso superiores a 1.000 c.c. reciben un tratamiento tarifario semejante, sin que la regulación permita reconocer objetivamente las diferencias existentes entre los distintos segmentos del mercado.

Esta circunstancia evidencia una limitación del modelo tarifario vigente, pues la clasificación actualmente utilizada no refleja la composición real del parque motociclista colombiano ni proporciona herramientas suficientes para desarrollar

metodologías tarifarias acordes con las características técnicas, económicas y comerciales de cada categoría de vehículos.

Desde la perspectiva de la eficiencia regulatoria, un sistema tarifario debe evolucionar de manera paralela a las transformaciones del parque automotor. Cuando la clasificación deja de representar la realidad del mercado, la regulación pierde capacidad para distribuir adecuadamente las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio y limita el margen de actuación de la autoridad competente para diseñar políticas públicas más precisas.

En consecuencia, la evidencia estadística suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) demuestra que la clasificación tarifaria actualmente utilizada por el SOAT no refleja de manera suficiente la composición del parque motociclista colombiano. Esta circunstancia limita la capacidad del sistema para incorporar criterios técnicos diferenciados en la determinación de las primas y evidencia la necesidad de revisar la segmentación vigente, de manera que la política tarifaria pueda responder con mayor precisión a las características objetivas de cada categoría de motocicletas.

Redistribución de la tarifa.

Las conclusiones expuestas en el apartado anterior evidencian que la clasificación tarifaria vigente requiere una actualización que permita responder de manera más adecuada a la composición actual del parque motociclista colombiano. En ese contexto, la presente iniciativa propone una redistribución de la estructura de clasificación aplicable a las motocicletas, respetando plenamente las competencias constitucionales y legales atribuidas a la Superintendencia Financiera de Colombia para la determinación técnica de las tarifas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

La Sentencia C-395 de 2022, proferida por la Corte Constitucional con ponencia de la Magistrada Natalia Ángel Cabo, reiteró que corresponde a la Superintendencia Financiera de Colombia determinar las tarifas aplicables al SOAT con fundamento en criterios técnicos y actuariales que garanticen los principios de equidad, suficiencia y moderación, procurando que exista un equilibrio entre el riesgo asegurado y la prima asumida por el tomador del seguro.

No obstante, dicha competencia no excluye la facultad constitucional del Congreso de la República para establecer los lineamientos generales que orienten la política pública en materia de aseguramiento obligatorio. En ejercicio de su potestad de configuración legislativa, el Congreso puede definir criterios objetivos que permitan al Gobierno nacional y a la Superintendencia Financiera desarrollar metodologías tarifarias acordes con la realidad económica, social y técnica del parque automotor colombiano, respetando las competencias administrativas asignadas por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, el presente proyecto de ley no pretende fijar directamente las tarifas del SOAT ni sustituir la competencia técnica atribuida a la Superintendencia Financiera. Su finalidad consiste en establecer un marco normativo que permita ampliar la clasificación de las motocicletas mediante cinco rangos de cilindraje: 0 a 100 c.c.; 101 a 200 c.c.; 201 a 400 c.c.; 401 a 600 c.c.; y superiores a 601 c.c., proporcionando a la autoridad competente una herramienta normativa que facilite el desarrollo de una metodología tarifaria más precisa y acorde con las características técnicas y económicas de cada categoría de vehículos.

La redistribución propuesta no modifica la naturaleza financiera del SOAT ni altera los principios actuariales que orientan la determinación de las primas. Por el contrario, fortalece dichos principios mediante una clasificación más detallada que permite mejorar la correspondencia entre las características objetivas de cada vehículo, la realidad del mercado motociclista colombiano y la metodología tarifaria que debe desarrollar la autoridad competente.

La presente iniciativa desarrolla el principio de igualdad material previsto en el artículo 13 de la Constitución Política, conforme al cual el legislador puede establecer tratamientos jurídicos diferenciados cuando existan razones objetivas y constitucionalmente legítimas que los justifiquen. En este caso, las diferencias de cilindraje, valor comercial, características técnicas y perfil económico de los propietarios constituyen criterios objetivos suficientes para estructurar una clasificación más precisa del parque motociclista.

Así mismo, el proyecto desarrolla el principio de proporcionalidad en la distribución de las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio. La finalidad de la propuesta no consiste en otorgar beneficios injustificados a un determinado grupo de propietarios, sino en establecer un esquema de clasificación que permita que la metodología tarifaria refleje con mayor fidelidad las diferencias existentes entre los distintos segmentos del parque motociclista colombiano.

De igual manera, la iniciativa fortalece el principio de eficiencia administrativa previsto en el artículo 209 de la Constitución Política, al proporcionar al Estado un instrumento normativo que permitirá diseñar políticas tarifarias más acordes con la realidad del mercado, mejorar la asignación de las cargas económicas derivadas del SOAT y facilitar la adopción de medidas orientadas a incrementar la cobertura del aseguramiento obligatorio.

En consecuencia, la redistribución tarifaria prevista en el presente proyecto de ley constituye un desarrollo de los principios de igualdad material, proporcionalidad, eficiencia, equidad y sostenibilidad financiera, permitiendo que la clasificación de las motocicletas responda de manera más adecuada a la realidad del parque automotor colombiano y suministrando a la Superintendencia Financiera un marco legal más preciso para la determinación de las tarifas, sin alterar las competencias que el ordenamiento jurídico le ha atribuido.

Margen de configuración del legislador

La Constitución Política atribuye al Congreso de la República la función de expedir las leyes mediante las cuales se fijan los lineamientos generales de las políticas públicas y se establecen los criterios normativos que orientan la intervención del Estado en los distintos sectores de la vida económica y social. En desarrollo de esta competencia, la Corte Constitucional ha reconocido de manera reiterada que el legislador dispone de un amplio margen de configuración normativa para diseñar instrumentos jurídicos que permitan atender las necesidades cambiantes de la sociedad, siempre que respete los principios constitucionales y las competencias asignadas a las demás autoridades públicas.

En materia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de dicho margen de configuración, en tanto no pretende modificar las competencias técnicas atribuidas a la Superintendencia Financiera de Colombia para determinar las tarifas del seguro, sino establecer un marco normativo que permita actualizar los criterios de clasificación aplicables a las motocicletas, conforme a la evolución del parque automotor colombiano.

En efecto, la Sentencia C-395 de 2022 precisó que corresponde a la Superintendencia Financiera determinar las tarifas del SOAT con fundamento en criterios técnicos y actuariales que garanticen los principios de suficiencia, equidad y moderación. No obstante, dicha competencia debe ejercerse dentro del marco legal definido por el legislador, quien conserva la facultad de establecer los parámetros generales que orientan la regulación del sistema y permiten su adaptación a las nuevas realidades económicas y sociales.

En ese sentido, el presente proyecto de ley no fija el valor de las primas del SOAT ni modifica la metodología actuarial utilizada para su determinación. Su alcance consiste exclusivamente en establecer una clasificación más detallada de las motocicletas según su cilindraje, permitiendo que el Gobierno nacional y la Superintendencia Financiera dispongan de un marco normativo actualizado para desarrollar metodologías tarifarias acordes con la composición actual del parque motociclista colombiano.

La propuesta legislativa tampoco altera la naturaleza financiera del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ni modifica las fuentes de financiación del sistema. Por el contrario, busca fortalecer la capacidad regulatoria del Estado mediante la incorporación de criterios objetivos que permitan mejorar la correspondencia entre la clasificación de los vehículos y la realidad del mercado motociclista, favoreciendo una regulación más eficiente, técnica y coherente con los principios que orientan el aseguramiento obligatorio.

En consecuencia, la presente iniciativa constituye un ejercicio legítimo de la potestad de configuración legislativa atribuida al Congreso de la República, orientado a proporcionar herramientas normativas que permitan al Estado desarrollar una política tarifaria más acorde con las características del parque motociclista nacional, sin interferir en las competencias técnicas asignadas por el ordenamiento jurídico a la Superintendencia Financiera de Colombia.

Fundamento constitucional de la diferenciación tarifaria

La diferenciación de las categorías tarifarias propuesta en el presente proyecto de ley encuentra sustento en diversos principios constitucionales que orientan la intervención del Estado en la economía, la protección del interés general y el desarrollo de políticas públicas encaminadas a garantizar un sistema de aseguramiento obligatorio más eficiente, equitativo y sostenible.

En primer lugar, la iniciativa desarrolla el principio de igualdad material consagrado en el artículo 13 de la Constitución Política, conforme al cual el legislador no solo puede, sino que en determinadas circunstancias debe establecer tratamientos jurídicos diferenciados cuando existan razones objetivas y constitucionalmente legítimas que así lo justifiquen. La igualdad material implica reconocer que situaciones fácticas distintas no necesariamente deben recibir un tratamiento jurídico idéntico, especialmente cuando ello impide alcanzar condiciones reales de equidad.

En el caso del parque motociclista colombiano, la información oficial suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) demuestra que las motocicletas

presentan diferencias sustanciales en aspectos como su cilindraje, potencia, valor comercial, destinación y perfil económico de sus propietarios. Tales circunstancias evidencian que la actual clasificación tarifaria resulta insuficiente para representar la diversidad existente dentro del mercado motociclista nacional.

Bajo esta perspectiva, la propuesta de establecer cinco categorías de cilindraje no constituye un tratamiento discriminatorio ni un privilegio para un determinado grupo de propietarios. Por el contrario, responde al deber constitucional de diseñar regulaciones que atiendan las diferencias objetivas existentes entre los distintos segmentos del parque automotor, permitiendo que la clasificación utilizada por el sistema refleje de manera más adecuada la realidad económica y técnica del mercado.

En segundo lugar, la iniciativa desarrolla el principio de proporcionalidad en la distribución de las cargas económicas derivadas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Si bien el SOAT constituye un mecanismo de aseguramiento obligatorio con una marcada finalidad social y solidaria, ello no impide que la metodología utilizada para estructurar las tarifas observe criterios de razonabilidad y proporcionalidad que permitan diferenciar objetivamente situaciones que no son equivalentes.

En este contexto, el cilindraje y el valor comercial de las motocicletas constituyen criterios técnicos y económicos idóneos para fortalecer la segmentación del parque motociclista, permitiendo que la autoridad competente disponga de mejores herramientas para desarrollar metodologías tarifarias acordes con las características propias de cada categoría de vehículos.

La iniciativa también desarrolla el principio de equidad, en la medida en que busca que la estructura de clasificación responda de manera más precisa a las diferencias existentes entre los distintos segmentos del parque motociclista, evitando que vehículos con características sustancialmente distintas continúen agrupados dentro de una misma categoría tarifaria.

De igual forma, la propuesta fortalece el principio de solidaridad que inspira el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Una clasificación más precisa no modifica la finalidad social del sistema ni reduce las obligaciones de protección a las víctimas de accidentes de tránsito; por el contrario, contribuye a consolidar un esquema regulatorio que favorezca una mayor aceptación del aseguramiento obligatorio, reduzca los niveles de evasión y fortalezca progresivamente la sostenibilidad financiera del sistema.

Finalmente, la iniciativa encuentra respaldo en el principio de eficiencia administrativa previsto en el artículo 209 de la Constitución Política, conforme al cual las actuaciones del Estado deben orientarse al logro de resultados efectivos mediante el uso de instrumentos adecuados para la consecución de los fines públicos. Una clasificación tarifaria que refleje de manera más fiel la composición del parque motociclista colombiano constituye una herramienta que permitirá al Gobierno nacional y a la Superintendencia Financiera diseñar políticas regulatorias más precisas, optimizar la asignación de las cargas económicas derivadas del aseguramiento obligatorio y fortalecer la capacidad institucional para responder a las transformaciones del mercado automotor.

En consecuencia, la diferenciación propuesta mediante la creación de cinco categorías de cilindraje constituye una medida objetiva, razonable y constitucionalmente legítima, orientada a desarrollar los principios de igualdad material, proporcionalidad, equidad, solidaridad y eficiencia administrativa, suministrando al Estado un marco normativo que permita avanzar hacia un sistema tarifario más coherente con la realidad del parque motociclista colombiano y con la finalidad social que caracteriza al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Favorabilidad.

La implementación de una estructura tarifaria basada en una clasificación más detallada de las motocicletas constituye una medida que puede generar beneficios tanto para los propietarios de los vehículos como para el Estado, el sistema asegurador y, en general, para el funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

En primer lugar, la propuesta fortalece la percepción de equidad dentro del sistema, al permitir que la metodología tarifaria considere de manera más precisa las diferencias objetivas existentes entre los distintos segmentos del parque motociclista colombiano. La incorporación de categorías adicionales de cilindraje proporciona un marco normativo que facilita la estructuración de tarifas acordes con las características técnicas y económicas de cada grupo de motocicletas, evitando que vehículos con condiciones significativamente distintas continúen siendo tratados bajo una misma categoría tarifaria.

Desde la perspectiva de los propietarios de motocicletas, una clasificación más precisa puede contribuir a generar mayor confianza y aceptación del sistema de aseguramiento obligatorio, al evidenciar que la determinación de las tarifas responde a criterios técnicos objetivos y no a categorías excesivamente amplias que desconocen las particularidades del mercado motociclista colombiano. Ello favorece la legitimidad del sistema y fortalece el principio de equidad que debe orientar la política pública en materia de aseguramiento obligatorio.

Así mismo, la segmentación propuesta constituye una herramienta que puede facilitar el diseño de estrategias orientadas a disminuir los niveles de evasión del SOAT. La información oficial suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) evidencia que una proporción significativa de las motocicletas que actualmente circulan en el país no cuenta con la póliza vigente, situación que afecta la sostenibilidad financiera del sistema y limita el cumplimiento de su finalidad social. En este contexto, una estructura tarifaria más ajustada a la realidad del parque motociclista puede contribuir a incentivar la adquisición del seguro obligatorio por parte de aquellos propietarios que actualmente perciben que la clasificación vigente no refleja adecuadamente las características de sus vehículos.

Desde el punto de vista institucional, la iniciativa dota al Gobierno nacional y a la Superintendencia Financiera de Colombia de un marco legal más preciso para el desarrollo de metodologías tarifarias, permitiendo que la regulación evolucione de manera paralela a las transformaciones del parque automotor colombiano. Esto fortalece la capacidad del Estado para adoptar decisiones regulatorias sustentadas en criterios objetivos y en información actualizada sobre la composición del parque motociclista nacional.

Igualmente, una clasificación más detallada favorece el desarrollo de modelos actuariales con un mayor nivel de precisión, permitiendo que la determinación de las primas responda de manera más adecuada a las características propias de cada segmento de motocicletas, sin alterar los principios de suficiencia, equidad y moderación que orientan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Es importante precisar que la presente iniciativa no establece reducciones automáticas en las tarifas del SOAT ni modifica directamente el valor de las primas. La competencia para determinar dichas tarifas continúa radicada en la Superintendencia Financiera de Colombia, conforme al marco jurídico vigente. El objeto del proyecto consiste exclusivamente en actualizar la clasificación de las motocicletas mediante criterios objetivos que permitan a la autoridad competente desarrollar metodologías tarifarias más acordes con la realidad del parque motociclista colombiano.

En ese sentido, la favorabilidad de la propuesta radica en que proporciona herramientas normativas para fortalecer la eficiencia regulatoria, promover una mayor equidad en la clasificación de los vehículos, mejorar la aceptación del aseguramiento obligatorio y facilitar el diseño de políticas públicas orientadas a ampliar la cobertura del SOAT, contribuyendo al mismo tiempo a preservar su sostenibilidad financiera y su función social como mecanismo de protección integral de las víctimas de accidentes de tránsito.

Finalmente, la implementación de una clasificación tarifaria más precisa permitirá que el Estado cuente con mejores instrumentos para armonizar los principios de eficiencia, equidad, solidaridad y sostenibilidad financiera que inspiran el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, promoviendo un sistema regulatorio más moderno, objetivo y coherente con la composición actual del parque motociclista colombiano.

Diferenciación del SOAT en vehículos automotores.

La diferenciación en las tarifas del SOAT, de los vehículos se establece en 31 categorías de vehículos tales como: camperos, camionetas, carga o mixto, oficiales especiales, autos familiares, vehículos para seis o más pasajeros, autos de negocios y taxis, buses, busetas de servicio público urbano, servicio público intermunicipal, incluyendo discriminantes de riesgo como el uso, cilindraje, capacidad de carga y antigüedad del vehículo, como se señala a continuación:

Tabla 3:

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2026

Código	CLASE DE VEHÍCULO	SUJETO	EDAD	Tarifa anualizada	Contribución 22% ADRES[2]	Subtotal prima y contribución	Tasa RUNT[3]	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		80.100	41.600	121.700	2.400	124.100
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		167.000	86.800	253.800	2.400	256.300
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		224.300	116.600	340.900	2.400	343.300
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		499.400	259.600	759.000	2.400	761.400
140	MOTOS	Motocarros, triciclos, cuadriciclos		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		253.000	131.500	384.500	2.400	386.900
211	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	520.000	270.400	790.400	2.400	792.800
212	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	625.400	325.200	950.600	2.400	953.000
221	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	0 a 9 años	821.200	323.000	944.200	2.400	946.600
222	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	10 años o mas	736.200	382.800	1.119.000	2.400	1.121.400
231	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	728.900	379.000	1.107.900	2.400	1.110.300
232	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	836.600	435.000	1.271.600	2.400	1.274.000
310	CARGA O MIXTO	Menos de 5 toneladas		582.900	303.100	886.000	2.400	888.400
320	CARGA O MIXTO	De 5 a 15 toneladas		842.400	438.000	1.280.400	2.400	1.282.800
330	CARGA O MIXTO	Más de 15 toneladas		1.065.500	554.000	1.619.500	2.400	1.621.900
410	OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1500 c.c.		656.000	341.100	997.100	2.400	999.500
420	OFICIALES ESPECIALES	1500 a 2500		827.500	430.300	1.257.800	2.400	1.260.200
430	OFICIALES ESPECIALES	Más de 2500 c.c.		992.300	515.900	1.508.200	2.400	1.510.600
511	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	392.700	152.200	444.900	2.400	447.300
512	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	388.500	202.000	590.500	2.400	592.900
521	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	0 a 9 años	356.800	185.500	542.300	2.400	544.700
522	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	10 años o mas	444.100	230.900	675.000	2.400	677.400
531	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	416.900	216.700	633.600	2.400	636.000
532	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	494.700	257.200	751.900	2.400	754.300
611	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	0 a 9 años	523.000	271.900	794.900	2.400	797.300
612	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	10 años o mas	668.000	347.300	1.015.300	2.400	1.017.700
621	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	0 a 9 años	700.600	364.300	1.064.900	2.400	1.067.300
622	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	10 años o mas	841.600	437.600	1.279.200	2.400	1.281.600
711	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	183.900	95.600	279.500	2.400	281.900
712	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	10 años o mas	230.000	119.600	349.600	2.400	352.000
721	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	0 a 9 años	228.700	118.900	347.605	2.400	350.005
722	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	10 años o mas	282.900	147.100	430.000	2.400	432.400
731	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	295.400	153.600	449.000	2.400	451.400
732	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	10 años o mas	346.700	180.200	526.900	2.400	529.300
810	BUSES Y BUSETAS DE SERVICIO PUBLICO URBANO			441.400	229.500	670.900	2.400	673.300
910	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	Menor 10 pasajeros		436.300	226.800	663.100	2.400	665.500
920	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	10 o más pasajeros		633.500	329.400	962.900	2.400	965.300

UVT = Unidad de Valor Tributario
(1) Conforme al Circular 013 de 2025 de la Superintendencia Financiera de Colombia
(2) Administradora de los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud
(3) Resolución No. 20253040030045 del 30 de mayo 2025 del Ministerio de Transporte

[9] *"Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2026- FASECOLDA. (señalización fuera del grafico original)*

La estructura tarifaria vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) evidencia que el sistema colombiano incorpora criterios de clasificación diferenciados para la mayoría de las categorías de vehículos, atendiendo variables objetivas como el tipo de servicio, la capacidad de carga, el número de pasajeros, la antigüedad del vehículo y su cilindraje. Estos criterios permiten construir metodologías tarifarias que reflejan de manera más precisa las particularidades técnicas y operativas de cada clase de vehículo.

Así, por ejemplo, los vehículos destinados al transporte de carga no solo son clasificados según su capacidad en toneladas, sino también conforme a su antigüedad, reconociendo que dichas variables inciden en la determinación del riesgo y, por consiguiente, en la estructuración de la tarifa del SOAT. De igual manera, los vehículos particulares, los automóviles de servicio público, los camperos, las camionetas y los vehículos de transporte de pasajeros cuentan con segmentaciones específicas que permiten un tratamiento tarifario más diferenciado.

No obstante, esta lógica de clasificación no se observa respecto de las motocicletas. Mientras las demás categorías vehiculares disponen de múltiples criterios de segmentación, las motocicletas continúan agrupadas en únicamente tres rangos de cilindraje; de los cuales el último comprende indistintamente todas aquellas con cilindraje superior a 200 centímetros cúbicos.

Como consecuencia de esta clasificación general, motocicletas de 201 c.c., 250 c.c., 300 c.c., 400 c.c., 650 c.c. o incluso superiores a 1.000 c.c. permanecen ubicadas dentro de una misma categoría tarifaria, pese a presentar diferencias significativas en potencia, valor comercial, tecnología, destinación y perfil económico de sus propietarios.

La comparación con otras categorías de vehículos permite evidenciar esta situación. Por ejemplo, un vehículo de carga mixta con capacidad inferior a cinco (5) toneladas debe asumir una tarifa total del SOAT de ochocientos ochenta y ocho mil cuatrocientos pesos ($888.400), mientras que una motocicleta ubicada en la categoría de **más de 200 c.c.** paga una tarifa de setecientos sesenta y unos mil cuatrocientos pesos ($761.400). Aunque la diferencia económica entre ambas categorías corresponde a ciento veintisiete mil pesos ($127.000), lo verdaderamente relevante es que el vehículo de carga fue clasificado mediante criterios técnicos adicionales —como su capacidad y antigüedad—, mientras que todas las motocicletas superiores a 200 c.c., independientemente de sus diferencias técnicas y económicas, continúan recibiendo un tratamiento uniforme.

Esta circunstancia pone de manifiesto una asimetría en la estructura tarifaria vigente del SOAT, pues mientras la regulación reconoce la diversidad existente en la mayoría de las categorías vehiculares, mantiene una clasificación considerablemente más amplia para las motocicletas de mayor cilindraje. En consecuencia, la propuesta de ampliar la segmentación de las motocicletas mediante cinco rangos de cilindraje busca armonizar el tratamiento regulatorio de esta categoría con los criterios de clasificación que actualmente se aplican al resto del parque automotor, fortaleciendo los principios de eficiencia, equidad y proporcionalidad que orientan el sistema de aseguramiento obligatorio.

[9] Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- FASECOLDA.

https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2024/01/Tarifas-SOAT-2024-tabla-de-referencia-Fasecolda.pdf

V. MARCO JURÍDICO.

Derecho comparado.

El SOAT en Colombia, establecido hace más de tres décadas, ha proporcionado seguridad a los actores viales a nivel nacional, demostrando una alta tasa de efectividad en la garantía del derecho y acceso a la salud de las víctimas involucradas en accidentes de tránsito.

El modelo de seguros obligatorios de tránsito y/o movilidad no ha sido único en el continente, ni adoptado únicamente por Colombia, a continuación, traemos a colación algunos de los modelos más similares implementados en países vecinos:

- **Brasil**-Ley 6.194 de 1974.

El Seguro de *Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres*[10] o DPVAT instaurado por la Ley 6.194 de 1974, 12 años que la implementación del SOAT en Colombia.

El DPVAT tiene como objetivo la protección a las víctimas en accidentes de tránsito, indistintamente de sí estos son o no ocupantes del vehículo, sin observar el grado de culpa, ofreciendo, a su vez, garantía en coberturas para invalidez permanente, gastos médicos y muerte, ofreciendo indemnizaciones que comprenden los 13.500 reales (10.688.598,00 *cop*) en caso de invalidez total o parcial o la muerte; 2.700 reales (2.137.719,60 *cop*) como reembolso para gastos médicos. [11]

En materia de financiamiento podemos encontrar que, al igual que en el caso colombiano, el DPVAT obtiene sus ingresos directamente de los tomadores de la

póliza, toda vez que reviste de obligatoriedad para todo actor vial propietario de un vehículo motorizado.

En cuanto a la administración y manejo de recursos encontramos una gran diferencia, mientras que en Colombia son las aseguradoras en general quienes se encargan, en Brasil existe solo una aseguradora designada por el estado para el manejo, expedición y administración de estos

- **Ecuador- Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015.**

Ahora bien, en el caso de Ecuador tenemos el Servicio Público para pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, sistema reemplazó el SOAT en aquel territorio.

El SPPAT, a diferencia que el modelo implementado por el SOAT en Colombia, incluye los siniestros viales ocasionados por ferrocarriles o en vías férreas, debiendo indicar que, en lo demás, las coberturas comprenden tanto a los ocupantes de los vehículos, como a los peatones, indistintamente del grado de culpabilidad, similares a los modelos antedichos y al implementado en Colombia.[12]

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo, se encuentran: gastos médicos, funerarios y de transporte de heridos, así como aplicaciones especiales que determinan la cobertura al pago de muerte sobreviniente, con ocasión del accidente de tránsito, dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro; y el pago de discapacidad parcial, total o permanente sobrevenida dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro vial y que tenga relación con este; las coberturas antedichas varían sus montos de 200 USD hasta los 5.000 USD.[13]

De cara a los fondos de financiación obtenidos por el SPPAT, se tiene que estos son variables y se aplican para cada vehículo en particular mediante la fijación de una tasa anual que deberá realizarse unívocamente en los períodos establecidos por el Gobierno Nacional de Ecuador, pues al ser una política pública, quien determina, administra y dispone de los recursos es el ejecutivo por intermedio de entidades delegadas.

- **Chile**-SOAP-Ley 18490 de 1986.

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), entró en vigencia en 1986, y se instauró como un modelo de seguro obligatorio para todo vehículo motorizado que transite por las vías chilenas; no incluye vehículos que se transportan por las ferrovías o ferrocarriles, así como tampoco vehículos de carga o transporte, toda vez que estos últimos tienen una regulación especial.[14]

[10] Traducción: ***Lesiones corporales por vehículos terrestres a motor***.
[11] LEY N° 6.194, DE 19 DE DICIEMBRE DE 1974. Brasil-https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6194.htm.

[12] Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/DECRETO%20EJECUTIVO%20805%20ECUADOR%20CREACION%20SPPAT.pdf
[13] SPPAT garantiza atención a las víctimas de accidentes de tránsito, https://www.obraspublicas.gob.ec/sppat-garantiza-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-de-transito/
[14] Ley 18490 de 1986 https://www.cmfchile.cl/portal/principal/613/articles-796_doc_pdf.pdf.

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo se encuentran las comunes de invalidez total, parcial o permanente, muerte, lesiones corporales y atención médica siempre que intervenga un vehículo asegurado, indistintamente del grado de culpa, aplicable para todos los implicados, sean conductor, ocupantes o peatones.

Existe una particularidad en el reporte de accidentes y es que es el propietario del vehículo implicado quien deberá en un plazo de 30 días calendario dar aviso por escrito a las autoridades sobre ocurrencia del mismo, a efectos de afectar la póliza y por ende garantizar la efectividad en la cobertura.

Finalmente, en cuanto a las fuentes de financiación, la misma se obtiene del pago anual de cada asegurado, debiendo indicar que existe una diferencia sustancial entre los valores de la póliza que paga un vehículo y una motocicleta, a saber, mientras que el primero pagaría una tarifa aproximada entre los 6.080 y 6.590 pesos chilenos, la segunda pagaría un aproximado de 41.900 a 60.000 pesos chilenos.[15]

Constitución Política de Colombia.

Ahora bien, en lo atinente a los postulados básicos constitucionales que soportan el desarrollo y proposición de este proyecto de Ley se tienen los siguiente:

- **Artículo 2°:**

  "(…) Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

  Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. (…)"[16]

- **Artículos 150 y 154:**

Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de Ley y/o de Acto Legislativo; así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.

- **Artículo 334 y 366:**

El Estado propende al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Leyes.

Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que funcionan como valiosa referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamental para el desarrollo de ello:

- Ley 769 de 2002 – *Código nacional de tránsito.*
- Ley 1964 de 2019 – *Por medio del cual de promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.*
- 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.*
- Ley 2128 de 2021 – *Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país.*
- Ley 2294 de 2023 – *Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022-2026 "Colombia potencia mundial de la vida".*

Decretos.

- **Decreto 2544 de 1987**
- **Decreto Ley 663 de 1993**, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración"
- **Decreto 1032 de 1991** por el cual "se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito", reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, mediante el Decreto 663 de 1993.
- **Decreto 056 de 2015** "Por el cual se establecen las reglas para el funcionamiento de la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), y las condiciones de cobertura, reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas o los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, por parte de la Subcuenta ECAT del Fosyga y de las entidades aseguradoras autorizadas para operar el SOAT."
- **Decreto 2312 de 2023** "Por el cual se modifica el inciso segundo del artículo 1 del Decreto 2497 de 2022"

Jurisprudencia.

Corte Constitucional de Colombia Sentencia C-395 de 2022, M.P. Natalia Ángel Cabo:

"(…) el Congreso en principio debía limitarse a expedir las "normas generales" del SOAT, y a señalar en ellas los objetivos, las políticas, orientaciones y criterios generales. No obstante, como el asunto regulado también se vincula al derecho de tránsito, en el cual el Congreso tiene una reserva competencial especial (CP arts 150 nums 23 y 25), la ley puede formular algunas precisiones a la política general e, inclusive, establecer reglas detalladas, con dos límites: (i) no puede regular exhaustivamente el asunto, y (ii) debe siempre dejarle al Ejecutivo el margen necesario para adaptar las disposiciones aplicables a las sucesivas coyunturas que se presenten en la realidad regulada.(…)"[17]

VI. CONFLICTO DE INTERESES.

De conformidad con lo precitado en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, corresponde al ponente de un Proyecto de Ley enunciar las posibles circunstancias en las que se podría incurrir en conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación del Proyecto de Ley. En ese sentido, señala el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

El artículo 286 de la Ley 5° de 1992 quedará así:

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

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

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

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.(…)" [18]

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

VII. IMPACTO FISCAL.

En virtud el artículo 7° de la Ley 819 de 2023, esta propuesta legislativa no implica gasto público ni proporciona beneficios tributarios, por lo que no requiere un análisis de impacto fiscal.

La propuesta se centra en establecer rangos diferenciales para la tarificación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), lo cual no se considera una orden de gasto público, por ello, en concordancia con el artículo 7° de la mencionada ley, no es necesario un análisis de impacto fiscal.

Este análisis es obligatorio solo cuando una iniciativa legislativa genera costos fiscales, asegurando que las leyes aprobadas por el Congreso de la República se alineen con la situación económica del país y con la política económica establecida por las autoridades competentes.[19]

[15] Valor del SOAP. https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/seguros/soap-2021#toc-index-1.
[16] Constitución Política Nacional
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

[17] Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M.P. Natalia Ángel Cabo.

[18] Ley 5° de 1992. Artículo 286.
[19] Sentencia C-502 de 2007 M.P Manuel José Cepeda Espinosa.

VIII. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Por las razones antes expuestas, dejamos a consideración del honorable Senado de la República, el texto de este proyecto de ley *"Por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para motocicletas y se dictan otras disposiciones."*

Atentamente;

ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN
Senador de la República

Monica Karina B.P

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL (RADICACIÓN DE PROYECTOS)
[X] PROYECTO DE LEY (P.L.) No.: 287/26
[ ] PROYECTO ACTO LEGISLATIVO (P.A.L.) No.:
FECHA: 01 / 10 / 2026 FOLIOS:
AUTORES:
LA SECRETARIA GENERAL

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 01 de octubre de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.287/26 Senado **"POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECE LA EQUIDAD EN LA CLASIFICACIÓN TARIFARIA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) PARA MOTOCICLETAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES",** me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador ÓSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN; y la Honorable Representante MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA, LUZ MARINA GORDILLO SALINAS. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – OCTUBRE 01 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRIMER VICEPRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Proyectó: Sandy Novoa
Revisó: Dra. Lucena González

CONTENIDO

Gaceta número 1519 - Martes, 13 de octubre de 2026

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY ORGÁNICA **Págs.**

Proyecto de Ley orgánica número 285 de 2026 Senado, por medio del cual se establecen medidas para el fortalecimiento de las Juntas Administradoras Locales en el país y se dictan otras disposiciones 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de Ley número 287 de 2026 Senado, por medio del cual se fortalece la equidad en la clasificación tarifaria del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) para motocicletas y se dictan otras disposiciones 9

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026