



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 522

Bogotá, D. C., jueves, 21 de mayo de 2026

EDICIÓN DE 11 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 372 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se modifica el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 para exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.) y se dictan disposiciones para su implementación y transición.

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2026

"Por medio de la cual se modifica el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 para exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.) y se dictan disposiciones para su implementación y transición"

EL Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), así como establecer reglas mínimas de verificación, transición e implementación que aseguren la continuidad de la atención de las víctimas de siniestros viales y la aplicación uniforme de la excepción en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Modificación del artículo 42 de la Ley 769 de 2002. Modifíquese el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"**Artículo 42. Seguros obligatorios.** Para poder transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deberán estar amparados por un seguro obligatorio vigente, salvo las motocicletas que, de manera concurrente, se encuentren registradas en el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT– y en la licencia de tránsito en la clase 'motocicleta' y con cilindraje igual o inferior a doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.).

Para todos los efectos legales relativos a la exigibilidad, control y aplicación del régimen del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT–, la excepción prevista en el inciso anterior se entenderá incorporada a los artículos 192, 193 y 197 del Decreto Ley 663 de 1993 y a las demás disposiciones concordantes que regulen la materia.

Parágrafo 1º. La acreditación de la clase del vehículo y del cilindraje para efectos de la excepción se realizará con base en la información registrada en el RUNT y en la licencia de tránsito. Las autoridades de tránsito verificarán la procedencia de la excepción mediante consulta al RUNT y, de manera subsidiaria, con la licencia de tránsito cuando la consulta electrónica no se encuentre disponible.

Parágrafo 2º. En caso de inconsistencia entre la información registral y las características técnicas del vehículo, el propietario, poseedor o locatario deberá promover la corrección ante el organismo de tránsito competente. Hasta tanto se efectúe la corrección, registrará la información oficialmente registrada.

Parágrafo 3º. Cuando la motocicleta sea objeto de transformación, cambio de motor o modificación técnica que implique un cilindraje superior a doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), la excepción cesará de pleno derecho desde la ocurrencia de la modificación. El propietario, poseedor o locatario deberá actualizar la información registral antes de poner nuevamente el vehículo en circulación.

Parágrafo 4º. La excepción prevista en este artículo no exonera al propietario, poseedor, locatario o conductor del cumplimiento de las demás obligaciones legales y reglamentarias en materia de tránsito, revisión técnico-mecánica cuando haya lugar, responsabilidad civil, penal, administrativa o contravencional derivada de la circulación del vehículo, ni puede interpretarse como restricción a la atención inicial de urgencias de las víctimas de siniestros viales.

Parágrafo 5º. El Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Salud y Protección Social y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con participación de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud –ADRES– y de la Superintendencia Financiera de Colombia, reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley la interoperabilidad de la información, el procedimiento de verificación y control de la excepción, la memoria fiscal de implementación y el esquema administrativo transitorio de reconocimiento y pago de las atenciones de salud derivadas de siniestros viales en los que participen motocicletas exceptuadas, conforme a las fuentes legalmente disponibles y sin barreras para la atención inicial de urgencias."

Artículo 3. Fuentes de financiación. Con el fin de garantizar la sostenibilidad financiera de la atención en salud y demás prestaciones derivadas de accidentes de tránsito en los que participen motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), el Gobierno nacional deberá financiar dicha cobertura mediante fuentes alternativas que no impliquen la creación de nuevos impuestos, tasas, contribuciones, sobretasas ni cargas tributarias adicionales para los ciudadanos.

Para tal efecto, podrán destinarse las siguientes fuentes:

1. Recursos del Presupuesto General de la Nación, de conformidad con las disponibilidades fiscales, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y las normas orgánicas de presupuesto.
2. Recursos provenientes de multas y sanciones de tránsito ya existentes, especialmente aquellas asociadas a conductas que incrementen el riesgo vial, tales como conducción sin licencia, exceso de velocidad, conducción en estado de embriaguez, evasión de controles de tránsito, maniobras peligrosas y circulación de vehículos sin requisitos legales.
3. Recursos de seguridad vial, prevención de siniestros y reducción de accidentalidad, siempre que su destinación sea compatible con la atención de víctimas de accidentes de tránsito y con las normas presupuestales aplicables.

- 4. Excedentes, rendimientos financieros, recursos no ejecutados, cooperación internacional, donaciones y demás fuentes lícitas, siempre que no constituyan una nueva carga económica para los ciudadanos.
- 5. Recursos provenientes de eficiencias administrativas, lucha contra el fraude, evasión y cobros indebidos en el sistema de atención de accidentes de tránsito; incluyendo mecanismos de auditoría, control y recuperación de recursos.

Los recursos destinados a esta financiación tendrán como finalidad exclusiva garantizar la atención en salud y demás prestaciones que actualmente cubre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– respecto de accidentes en los que participen motocicletas de hasta 250 c.c.

Parágrafo primero. La financiación prevista en el presente artículo no podrá realizarse mediante la creación de nuevos impuestos, tasas, contribuciones, estampillas, sobretasas, recargos tarifarios, aumentos en peajes ni cobros adicionales a los usuarios.


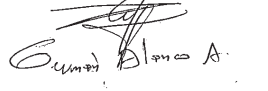
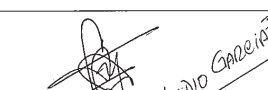
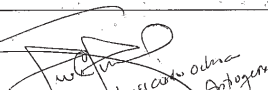
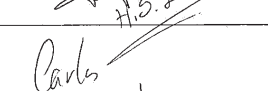
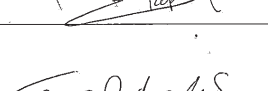
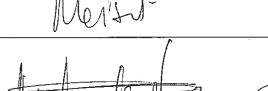
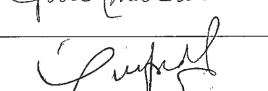

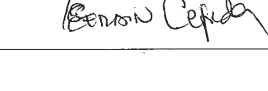
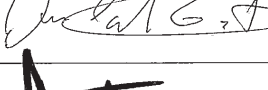
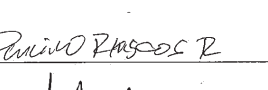
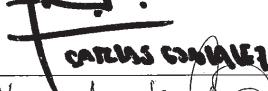
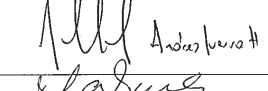
Parágrafo segundo. El Gobierno nacional reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, la administración, recaudo, giro, control y distribución de estos recursos, garantizando la sostenibilidad del sistema y la atención oportuna de las víctimas de accidentes de tránsito.

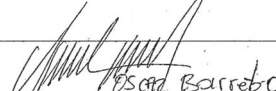
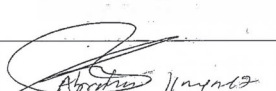

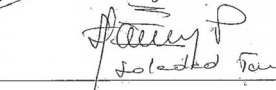
Artículo 4 Vigencia. La presente ley rige a partir de los seis (6) meses siguientes a su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Durante el término de transición continuará aplicándose el régimen vigente.

De los Honorables Congresistas,

 PALOMA VALENCIA LASERNA Senadora de la República	 Eitel Zamora
 Eitel Zamora	 Eitel Zamora

 Juan Carlos	 Oscar Villanueva
 Oscar Villanueva	 Oscar Villanueva
 Gerardo Yanes	 Gerardo Yanes
 Gerardo Yanes	 Gerardo Yanes
 Gerardo Yanes	 Gerardo Yanes
 Gerardo Yanes	 Gerardo Yanes
 Gerardo Yanes	 Gerardo Yanes
 Gerardo Yanes	 Gerardo Yanes

 María Juvelal	 María Juvelal
 María Juvelal	 María Juvelal
 Carlos Méndez	 Carlos Méndez
 Carlos Méndez	 Carlos Méndez
 Carlos Méndez	 Carlos Méndez
 Carlos Méndez	 Carlos Méndez
 Carlos Méndez	 Carlos Méndez

 Oscar Barreba	 Oscar Barreba
 Oscar Barreba	 Oscar Barreba

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2026

"Por medio de la cual se modifica el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 para exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (20 c.c.) y se dictan disposiciones para su implementación y transición"

I. Objeto de la iniciativa legislativa

Esta iniciativa busca exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), así como establecer reglas mínimas de verificación, transición e implementación que aseguren la continuidad de la atención de las víctimas de siniestros viales y la aplicación uniforme de la excepción en todo el territorio nacional.

II. Justificación de la iniciativa legislativa

La necesidad social de la iniciativa es real, pero no basta por sí sola. La Ley 2161 de 2021 tuvo precisamente como objeto promover la adquisición, renovación y no evasión del SOAT; sobre esa base, el Gobierno avanzó luego hacia alivios tarifarios diferenciales para determinadas categorías de vehículos, incluidas las motos de bajo cilindraje. La experiencia regulatoria reciente muestra, entonces, dos hechos relevantes: primero, que si existe una presión económica sobre segmentos específicos del parque automotor; y segundo, que la respuesta estatal ha sido hasta ahora introducir barreras de acceso al seguro, no suprimir la obligación de contratarlo. Un proyecto de exención debe asumir ese punto de partida y explicar con mayor rigor por qué el alivio tarifario resulta insuficiente para las motocicletas de hasta 250 c.c.

Cabe resaltar que el segmento de bajo cilindraje es el corazón de esta flota. Durante el año 2023, el 93,5% de las motocicletas registradas en el país tenían un cilindraje igual o inferior a los 250 centímetros cúbicos (C.C.). Específicamente, las motos entre 100 c.c. y 125 c.c. representaron el 51,52% de las matrículas, confirmando que la base de la pirámide de movilidad en Colombia se sustenta en vehículos de baja cilindrada.

Tabla. Registro de Motocicletas por cilindrada (2022-2023)

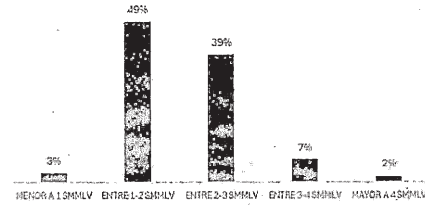
Registro de Motocicletas por cilindrada año 2022-2023					
CIUNDRADA	UNIDADES 2022	PARTICIPACIÓN	UNIDADES 2023	PARTICIPACIÓN 2023	Variación
<100cc	56.266	6,84%	32.472	4,78%	-42,29%
Entre 100cc y 125cc	407.308	49,49%	349.723	51,52%	-14,14%
Entre 125cc y 150cc	113.269	13,78%	96.943	14,28%	-14,41%
entre 150cc y 200cc	180.083	21,88%	155.561	22,52%	-13,62%
>200cc	66.108	8,03%	44.074	6,49%	-33,33%
TOTAL	823.034	100%	678.773	100%	-17,53%

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), tomado de la cámara de industria de motocicletas 2024 (ANDI)

El acceso a la motocicleta se ha generalizado entre los sectores más vulnerables de la población. Cerca del 92% de los propietarios de motocicletas pertenecen a los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3. Para estos ciudadanos, la motocicleta no es un bien de lujo, sino un activo esencial para la generación de ingresos y la superación de la pobreza. [44]

El 60% de los motociclistas percibe ingresos inferiores a dos salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV). Asimismo, se estima que el 33,7% de los usuarios emplea su vehículo directamente como herramienta de trabajo en actividades de mensajería, domicilio y servicios diversos. En este contexto, cualquier carga impositiva o de aseguramiento obligatorio, incluso con tarifas diferenciales, impacta desproporcionadamente la capacidad de subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos que dependen indirectamente de este medio de transporte. [45]

Gráfica. Nivel de ingresos de nuevos compradores de motocicletas



Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI

Por otra parte, el sector de motocicletas es un pilar de la reindustrialización nacional. El 93% de las motocicletas vendidas en el país son ensambladas localmente en 11 plantas de producción, lo que posiciona a Colombia como el tercer mayor productor de Latinoamérica. Esta industria sostiene una cadena de valor que genera más de 80.000 empleos directos e indirectos en los procesos de ensamble, comercialización y servicios de posventa. Por lo tanto, en caso de que se considere su uso como instrumento de trabajo, la moto apoya la ocupación de aproximadamente 2,6 millones de personas en el país. [46]

III. Análisis fiscal y de impacto

La tabla siguiente es deliberadamente prudente. Utiliza únicamente hechos de alto respaldo oficial y evita cuantificar un costo agregado exacto porque, en las fuentes públicas consultadas para esta respuesta, no apareció un consolidado oficial fácilmente verificable del número de motocicletas activas de hasta 200 c.c. cruzado con siniestralidad y costo medio por categoría. La base oficial disponible muestra, no obstante, cuatro señales inequívocas: existe un rango diferencial vigente para motos de hasta 200 c.c.; las tarifas máximas 2026 para ese segmento son relativamente bajas frente a otras categorías; el sistema actual sí depende parcialmente de primas, contribuciones y transferencias asociadas al SOAT; y el gasto público o cuasi público por reclamaciones de tránsito sigue siendo material.

Dimensión	Hecho oficial de referencia	Efecto probable de la exención	Riesgo para la política pública	Medida mitigante recomendada
Ahorro directo del hogar	Para 2026 la tarifa máxima es de \$167.000 para motos de menos de 100 c.c. y de \$224.300 para motos entre 100 y 200 c.c.	Eliminación total del costo anual del SOAT en el segmento exceptuado	Bajo para el usuario individual	Mantener verificación exclusiva por RUNT y licencia para evitar ampliaciones de hecho
Financiación de víctimas	La Ley 100 prevé una contribución equivalente al 52% de la prima; el Estatuto Financiero conserva transferencias del 20% de primas emitidas al fondo correspondiente	Pérdida de flujos asociados al segmento exceptuado y mayor presión sobre recursos públicos o cuasipúblicos	Alto	Compensación presupuestal transitoria y memoria fiscal obligatoria
Atención sanitaria efectiva	La atención inicial de urgencias es obligatoria para todas las personas y la regulación reciente insistió en no afectar coberturas ni el derecho a la salud	Riesgo de traslado de carga financiera a ADRES e IPS si no hay esquema sustituto	Alto	Reglamentación previa del reconocimiento y pago, sin barreras de acceso
Sostenibilidad del ramo	La SFC reportó 10,6 millones de pólizas expedidas en 2025 y caída general de la siniestralidad de 4,9 entre 2024 y 2025	Reacomodo del equilibrio del ramo en categorías no exceptuadas	Medio-alto	Seguimiento anual y facultades técnicas intactas para la autoridad financiera
Seguridad vial	ANSV reportó 5.291 muertes de usuarios de motocicleta en 2024, equivalentes al 62% del total	La exención por sí sola no reduce riesgo vial y puede recibir crítica por "desalinear" incentivos	Alto	Plan paralelo de prevención, formación y fiscalización focalizada

Dimensión	Hecho oficial de referencia	Efecto probable de la exención	Riesgo para la política pública	Medida mitigante recomendada
Control y fraude	La licencia contiene la cilindrada y el cambio de características requiere autorización e inscripción	Incentivo a la subregistro o circular con datos desactualizados si no se controla	Medio	Cese automático por cambio de motor y obligación de corrección registral

La lectura de la tabla es sencilla: el beneficio distributivo existe y es visible para el propietario de motocicleta, pero la exposición fiscal y sanitaria también existe. Por eso, si el proyecto avanza, el mejor argumento de defensa no será negar el impacto sino demostrar que la ley lo reconoce, lo hace explícito y activa una transición reglada con responsabilidades nomnadas para el Ministerio de Transporte[23], el Ministerio de Salud y Protección Social[24], la Superintendencia Financiera de Colombia[25], la ADRES[26] y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público antes de la entrada en vigor material. [27]

IV. Conflicto de interés

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. (...)*

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

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

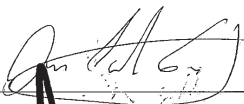
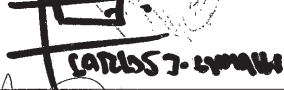
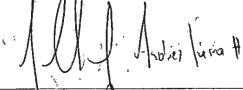
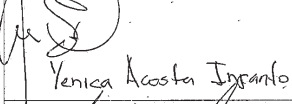
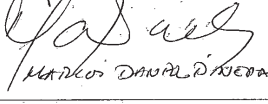
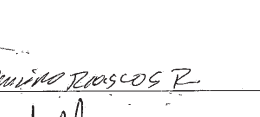
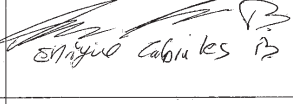
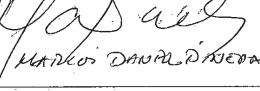

Por lo anterior, se estima que esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo. No obstante lo anterior, es menester precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o

votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificada por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

De los Honorables Congresistas,


 PALOMA VALENCIA LASERNA Senadora de la República	
	
	
	
	
	

	
	
MARÍA JOSÉ	
	
	
	

	TOMÁS RODRÍGUEZ
	
	
	
	

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 12 de Mayo del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley Acto legislativo _____
No. 372 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: _____

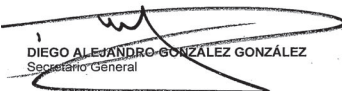

SECRETARIO GENERAL

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

Bogotá D.C., 12 de mayo de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 372/26 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 42 DE LA LEY 769 DE 2002 PARA EXCEPTUAR DE LA OBLIGACIÓN DE ADQUIRIR EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO -SOAT- A LAS MOTOCICLETAS DE HASTA DOSCIENTOS CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (250 C.C.) Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN Y TRANSICIÓN", 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 los Honorables Senadores PALOMA VALENCIA LASERNA, RICHARD FUELANTALA DELGADO, ESTEBAN QUINTERO CARDONA, HONORIO MIGUEL HENRIQUEZ PINEDO, JONATHAN PULIDO HERNÁNDEZ, ENRIQUE CABRALES BAQUERO, ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL PINTO HERNÁNDEZ, LORENA RIOS CUELLAR, CARLOS GUEVARA VILLABÓN, MARÍA ANGÉLICA GUERRA, GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ, LIDIO GARCÍA TURBAY, CARLOS MEISEL VERGARA, JOSÉ VICENTE CARREÑO, EFRÁIN CEPEDA SARABIA, JUAN CARLOS GARCÉS ROJAS, PAULINO RIASCOS RIASCOS, CARLOS JULIO GONZÁLEZ VILLA, ANDRÉS GUERRA HOYOS, MARCOS DANIEL PINEDA, OSCAR BARRETO QUIROGA, ABRAHAM JIMÉNEZ LÓPEZ, YENNY ROZO ZAMBRANO, SOLEDAD TAMAYO TAMAYO; y los Honorables Representantes OSCAR VILLAMIZAR MENESES, VLADIMIR OLAYA MANCIPE, TERESA ENRIQUEZ ROSERO, GERARDO YEPES CARO, ALEXANDER QUEVEDO HERRERA, LUZ PASTRANA LOAIZA, PIEDAD CORREAL RUBIANO, MARELEN CASTILLO TORRES, LUIS CARLOS OCHOA TOBON, YENICA ACOSTA INFANTE y otras firmas ilegibles. 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 – MAYO 12 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 PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA


LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

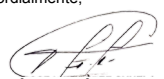


DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Proyecto: Saúly Novoa
Revisión: Julián Rojas – Jefe (E) Sección Leyes
Revisó: Dr. Diego Villamizar Menezes – Secretario General

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 417 DE 2025 SENADO, 351 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se adiciona la Ley 1698 de 2013 que crea el “Fondo de Defensa Técnica y Especializada de los miembros de la Fuerza Pública” (Fondetec), ampliando su competencia para la representación de las víctimas miembros de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá D.C., Mayo 07 de 2026</p> <p>Doctor ÓSCAR MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ Presidente Comisión Segunda Constitucional Permanente Senado de la República Ciudad</p> <p>Referencia. Informe de Ponencia para primer debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley No. 417 de 2025 Senado-351 DE 2024 Cámara "Por medio del cual se adiciona la ley 1698 de 2013 que crea el "Fondo de Defensa Técnica y Especializada de los miembros de la Fuerza Pública" – FONDETEC, ampliando su competencia para la representación de las víctimas miembros de la fuerza pública y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Respetado señor presidente:</p> <p>En cumplimiento de la designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Honorable Senado de la República, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate del proyecto de Ley No. 417 de 2025 Senado-351 DE 2024 Cámara "Por medio del cual se adiciona la ley 1698 de 2013 que crea el "Fondo de Defensa Técnica y Especializada de los miembros de la Fuerza Pública" – FONDETEC, ampliando su competencia para la representación de las víctimas miembros de la fuerza pública y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p> <p style="text-align: center;"> JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República Ponente Coordinador</p> <p style="text-align: center;"> MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE Senador de la República Ponente</p>	<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NO. 417 DE 2025 SENADO-351 DE 2024 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE ADICIONA LA LEY 1698 DE 2013 QUE CREA EL "FONDO DE DEFENSA TÉCNICA Y ESPECIALIZADA DE LOS MIEMBROS DE LA FUERZA PÚBLICA" – FONDETEC, AMPLIANDO SU COMPETENCIA PARA LA REPRESENTACIÓN DE LAS VÍCTIMAS MIEMBROS DE LA FUERZA PÚBLICA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>I. TRÁMITE LEGISLATIVO</p> <p>En la Cámara de Representantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Proyecto de Ley fue radicado el 25 de septiembre de 2024 por el Ministro de Defensa Nacional, Iván Velásquez Gómez, en coautoría con los congresistas David Alejandro Toro Ramírez, Gloria Liliana Rodríguez Valencia, Jorge Hernán Bastidas Rosero, Etna Tamara Argote Calderón, Christian Munir Garcés Aljure, James Hermenegildo Mosquera Torres y José Luis Pérez Oyuela. • El texto fue publicado en la Gaceta del Congreso N° 1638 de 2024 y repartido a la Comisión Segunda de la Cámara, por tratarse de la adición a una norma previamente tramitada en esta misma célula legislativa. • El 22 de octubre de 2024, mediante oficio N° CSCP-3.2.02.257/2024(1S), la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes designó como único ponente al H.R. Andrés David Calle Aguas, para rendir informe de ponencia en primer debate. • El 18 de noviembre de 2024, en sesión de la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes, se discutió y aprobó en primer debate el Proyecto de Ley N° 351 de 2024 Cámara. La ponencia fue publicada en la Gaceta del Congreso N° 1825 de 2024. • En la misma sesión se designó nuevamente al H.R. Andrés David Calle Aguas como ponente para el segundo debate en Plenaria, designación notificada mediante oficio CSCP-3.2.02.319/2024(11S). La publicación correspondiente se surtió en la Gaceta del Congreso N° 2079 de 2025 Cámara. • El texto definitivo aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes quedó oficialmente publicado en la Gaceta del Congreso No. 387 de 2025 (Cámara). • El proyecto, aprobado en la Cámara de Representantes en sus dos debates reglamentarios, incorpora ajustes normativos orientados a:
--	--