

PROYECTO DE LEY NO 174 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Bogotá, D. C., Noviembre 05 de 2025

Doctor

Haiver Rincón Gutiérrez

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Honorable presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que me fue encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la H. Cámara de Representantes, por comunicación C.S.C.P. 3.6 - 776/2025, y de conformidad con los arts. 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar **informe de ponencia para Primer Debate** del **PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**, en los siguientes términos:

1. CONTEXTO DEL PROYECTO:

El **PROYECTO DE LEY NO 174 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**, de autoría de los Honorables Representantes H.R. [Edinson Vladimir Olaya Mancipe](#), H.R. [Eduard Alexis Triana Rincón](#), H.R. [Yulieth Andrea Sánchez Carreño](#), H.R. [Jhon Jairo Berrio López](#), fue radicado el 5 de Agosto de 2025 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes.

El proyecto fue publicado oficialmente en la Gaceta No. 1427 de 2025, el 15 de Agosto de 2025, por disposición de la Mesa Directiva, el proyecto fue asignado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dentro del trámite legislativo correspondiente al período 2024–2025, el día 17 de Septiembre de 2025 fui designado ponente del proyecto.

El proyecto consta de 5 artículos incluida su vigencia que se pueden determinar así:

Artículo 1 – Objeto: Establece que la ley busca promover un sistema de transporte público más limpio y eficiente mediante la repotenciación del parque automotor

colectivo, como estrategia para extender la vida útil de los vehículos y reducir los impactos ambientales asociados a la fabricación de nuevos automotores.

Artículo 2 – Modificación del artículo 6° de la Ley 105 de 1993. Reforma la norma sobre vida útil de los vehículos de transporte público, manteniéndola en 20 años pero permitiendo una extensión única de hasta 10 años adicionales si el vehículo es repotenciado (cambio de motor, caja y transmisión o conversión a tecnologías limpias). Requiere certificación técnica y obliga a las autoridades a garantizar la disponibilidad de repuestos.

Artículo 3 – Modificación del artículo 7° de la Ley 105 de 1993: Actualiza la regulación de los programas de renovación vehicular, incluyendo la repotenciación como opción válida junto a la reposición. Define reglas sobre vigilancia, manejo fiduciario de recursos, tecnologías permitidas (Euro VI, eléctricos, GNV, GLP, hidrógeno), certificaciones técnicas y límites para evitar el uso indefinido de vehículos antiguos. Establece sanciones por mal uso de fondos y fija requisitos de seguridad estructural y mecánica.

Artículo 4 – Reglamentación: Ordena al Gobierno Nacional expedir en un plazo máximo de 12 meses la reglamentación que detalle cómo se implementará la repotenciación, los estándares técnicos, ambientales y de seguridad, así como las responsabilidades de las autoridades.

Artículo 5 – Vigencia y derogatorias: Dispone que la ley entrará en vigencia desde su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias, asegurando la aplicación inmediata y coherente de las nuevas disposiciones en el sistema de transporte público.

2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1 COMPETENCIA

El artículo 145 de la ley 5° de 1992 indica la exigencia de que todo proyecto de ley presentado ante la Secretaría General de la respectiva Corporación deberá contener

La Comisión Sexta Constitucional Permanente, por disposición normativa, es competente para conocer del presente Proyecto de Ley, de conformidad con lo establecido por el Artículo 2° de la Ley 3° de 1992, por cuanto versa sobre: “comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas **y transporte**; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura”.

2.2 OBJETO, CONTENIDO y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Ley No. 174 de 2025 Cámara tiene como propósito establecer un marco legal que permita la repotenciación de los vehículos de transporte público colectivo en Colombia, una vez hayan alcanzado su vida útil máxima, con el ánimo de:

- Promover un modelo de movilidad sostenible y responsable, que reduzca las emisiones contaminantes generadas por la fabricación de nuevos vehículos y extienda la vida útil de los existentes mediante la sustitución del tren motriz o su conversión a tecnologías limpias.
- Impulsar la transición energética en el sector transporte, incentivando la adopción de sistemas eléctricos, híbridos o de bajas emisiones (como Euro VI, GNV, GLP o hidrógeno), en coherencia con los compromisos nacionales e internacionales en materia de cambio climático y sostenibilidad ambiental.
- Fortalecer la eficiencia económica de los operadores del transporte público, brindando una alternativa técnica y financieramente viable frente a la reposición total de los automotores, que reduzca los costos de renovación sin comprometer la seguridad ni la calidad del servicio.
- Fomentar la economía circular y la innovación industrial, impulsando el desarrollo de talleres especializados, fabricantes de kits de conversión y centros de certificación nacional, generando empleo, transferencia tecnológica y dinamización de la industria automotriz.
- Garantizar la seguridad vial y el bienestar ciudadano, al exigir que todo proceso de repotenciación cuente con certificación técnica, pruebas estructurales de chasis, y revisión integral de los sistemas eléctricos, de frenos, dirección y carrocería.
- Contribuir al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), especialmente en los ámbitos de acción climática, energía asequible y no contaminante, innovación industrial y ciudades sostenibles.

El presente proyecto de ley tiene como objeto establecer un marco legal que permita la repotenciación de vehículos de transporte público colectivo, una vez hayan alcanzado su vida útil máxima, actualmente definida en veinte (20) años.

Esta iniciativa surge como una respuesta integral a los desafíos que enfrenta el país en materia de movilidad sostenible, cambio climático, salud pública y eficiencia económica del transporte.

La repotenciación propuesta consiste en la sustitución completa del tren motriz del vehículo, es decir, motor, caja de cambios y sistema de transmisión, permitiendo extender su vida útil hasta por diez (10) años adicionales, donde a diferencia del

modelo tradicional de reposición mediante la adquisición de vehículos nuevos, esta alternativa representa una solución innovadora que reduce de manera significativa los impactos ambientales derivados de los procesos de fabricación y ensamble, los cuales generan altas emisiones de gases contaminantes, consumo intensivo de recursos naturales y una huella de carbono considerable.

Este mecanismo no solo favorece la continuidad en la prestación del servicio de transporte público bajo estándares de calidad, seguridad y confort, sino que también alinea el sistema de movilidad con los compromisos nacionales e internacionales en materia de protección ambiental y transición energética.

La implementación de esta política contempla que el proceso de repotenciación sea llevado a cabo por fabricantes autorizados que garanticen la incorporación de sistemas eléctricos de propulsión, especialmente a través del uso de baterías, lo que permitirá migrar progresivamente hacia tecnologías de bajas o cero emisiones. Así, se promueve un modelo de movilidad más limpio y responsable, con beneficios directos en la calidad del aire, la salud de la población y la sostenibilidad del sistema de transporte; al mismo tiempo, esta alternativa contribuye a la estabilidad económica de los operadores del servicio, al permitir una renovación tecnológica sin recurrir a la adquisición total de nuevos vehículos, lo que se traduce en menores costos y mayor viabilidad financiera.

En síntesis, el presente proyecto busca consolidar un esquema de renovación del parque automotor que combine eficiencia operativa, responsabilidad ambiental y sostenibilidad social, a través de procesos de repotenciación que prolongan la vida útil de los vehículos y reducen de manera significativa su impacto contaminante. Con ello, se fortalece el sistema de transporte público como eje estructural de la movilidad urbana y se avanza hacia un modelo de desarrollo sostenible que beneficie al país en su conjunto.

2.2.1 Marco normativo.

Este proyecto de ley se fundamenta en el conjunto de disposiciones constitucionales, legales, reglamentarias y jurisprudenciales que respaldan la implementación de políticas públicas orientadas a la sostenibilidad ambiental, la eficiencia en la prestación del servicio público de transporte y la modernización del parque automotor mediante tecnologías limpias. Las normas aplicables incluyen:

2.2.1.1 Constitución Política de Colombia

- **Artículo 79:** Reconoce el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano, y establece la obligación del Estado de proteger y conservar el medio ambiente.
- **Artículo 80:** Ordena al Estado planificar el manejo de los recursos naturales para asegurar su uso sostenible, conservación y restauración, e impulsar tecnologías limpias.
- **Artículo 334:** Faculta al Estado para intervenir en la economía con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, proteger el ambiente y promover el desarrollo sostenible.
- **Artículo 365:** Establece que los servicios públicos deben prestarse con calidad, continuidad y responsabilidad social y ambiental.

2.2.1.2 Legislación Ordinaria

- **Ley 99 de 1993:** Establece los principios rectores de la política ambiental, entre ellos el de desarrollo sostenible, prevención del daño y responsabilidad ambiental.
- **Ley 105 de 1993:** Define la función estatal de garantizar un transporte eficiente, seguro, accesible y ambientalmente responsable.
- **Ley 142 de 1994:** Sobre servicios públicos, define la responsabilidad de los prestadores de garantizar calidad, eficiencia y sostenibilidad en la prestación del servicio.
- **Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018–2022):** Incluye políticas orientadas a la movilidad sostenible, la adopción de tecnologías limpias en el transporte y la reducción de emisiones.
- **Ley 1972 de 2019:** Promueve el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, y prevé incentivos para su incorporación en el transporte público.

2.2.1.3 Reglamentación y Normativa Técnica

- **Decreto 1079 de 2015:** Compila la normativa del sector transporte, incluyendo disposiciones sobre la vida útil de los vehículos de servicio público y requisitos técnicos de operación.
- **Decreto 1116 de 2017:** Establece medidas para facilitar la incorporación de vehículos eléctricos en el país, como parte de una política de transición energética.

2.2.1.4 Jurisprudencia de Altas Cortes

- **Sentencia C-431 de 2000 (Corte Constitucional):** Reafirma el principio de desarrollo sostenible como elemento esencial del ordenamiento jurídico colombiano.
- **Sentencia T-411 de 1992:** Subraya que el servicio público de transporte debe ser prestado con respeto por el derecho colectivo a un ambiente sano.

- **Sentencia C-123 de 2011:** Reconoce la constitucionalidad de políticas orientadas a sustituir tecnologías contaminantes, en defensa de la salud pública y el interés general.
- **Sentencia T-622 de 2016:** Introduce el enfoque de derechos de la naturaleza, reforzando el deber estatal de proteger los ecosistemas frente a actividades contaminantes.
- **Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia del 10 de agosto de 2023:** Avala restricciones a vehículos altamente contaminantes como medidas legítimas de protección ambiental y de salud colectiva.

2.2.2 Conveniencia del proyecto.

Este proyecto de ley establece que la modernización del parque automotor del transporte público colectivo deberá orientarse por los principios de la economía circular, priorizando estrategias que reduzcan el impacto ambiental derivado de la fabricación, ensamblaje y disposición de vehículos nuevos. En tal sentido, se promoverá la repotenciación de vehículos como alternativa técnica, económica y ambientalmente viable a la reposición total del automotor, permitiendo la prolongación de la vida útil de los vehículos existentes mediante la sustitución del tren motriz –motor, caja y transmisión– por sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, preferiblemente eléctricos.

Este enfoque reconoce que la vida útil de los vehículos no corresponde a una degradación uniforme del automotor como un todo, sino a ciclos diferenciados de desgaste y mantenimiento de cada uno de sus componentes, por lo tanto, la intervención técnica que garantice la actualización tecnológica y el cumplimiento de estándares de seguridad y eficiencia permite que los vehículos continúen prestando el servicio sin comprometer la calidad, la seguridad ni el bienestar de los usuarios, y sin generar los altos impactos ambientales que conlleva la fabricación de unidades nuevas.

La orientación hacia la repotenciación vehicular encuentra fundamento en la experiencia internacional y en modelos de sostenibilidad probados en distintas industrias.

En el sector aeronáutico, por ejemplo, el mantenimiento modular y la renovación de componentes críticos permiten extender la vida útil de aeronaves durante décadas, de igual manera, en el sector ferroviario de países como Alemania, Japón y Francia, la renovación tecnológica de trenes en lugar de su reemplazo completo ha generado beneficios económicos y ambientales significativos.

El presente proyecto de ley, sin desconocer que la electromovilidad es el horizonte deseable y prioritario para la transformación del sistema de transporte público en Colombia, reconoce también que la transición energética debe ser progresiva,

técnica y territorialmente diferenciada, en función de la realidad económica, operativa y de infraestructura del país.

En esa línea, se incorpora expresamente la posibilidad de que los procesos de repotenciación contemplen no sólo la conversión a tecnologías eléctricas, sino también la instalación de sistemas de motorización Diésel Euro VI o superior, siempre que se cumplan de manera estricta los estándares ambientales, de eficiencia energética y de seguridad definidos por la normativa vigente.

La inclusión de Diésel Euro VI como alternativa complementaria en los procesos de repotenciación no sustituye ni contradice los esfuerzos hacia la electrificación del transporte público, sino que los complementa, al permitir soluciones tecnológicas de transición que sean viables y sostenibles en contextos donde la infraestructura eléctrica aún es insuficiente, y donde los operadores del servicio enfrentan restricciones económicas significativas.

La tecnología Diésel Euro VI representa hoy uno de los estándares más altos en materia de control de emisiones de contaminantes atmosféricos, con reducciones superiores al 90% respecto de tecnologías anteriores, gracias a la incorporación de sistemas de tratamiento posterior de gases (como filtros de partículas, recirculación de gases de escape y catalizadores SCR).

La experiencia comparada, particularmente en Europa y América Latina, demuestra que los motores Euro VI han sido utilizados de forma complementaria a la electrificación, como parte de políticas de transición energética justa, sin comprometer los objetivos climáticos.

Países como Alemania, España, Brasil y Chile han promovido la adopción simultánea de tecnologías eléctricas y Euro VI, especialmente en territorios intermedios o rurales, donde la masificación de vehículos eléctricos aún requiere una mayor maduración técnica y económica.

Por tanto, la autorización del Diésel Euro VI en procesos de repotenciación no representa un retroceso en los compromisos de sostenibilidad del país, sino una medida de racionalidad técnica y equidad territorial, que busca viabilizar la modernización del parque automotor bajo esquemas diversificados, sin sacrificar el objetivo de mejorar la calidad del aire y reducir la huella ambiental del transporte público.

De otra parte y en armonía con los principios de gradualidad, renovación progresiva y control del ciclo de vida vehicular, el proyecto de ley establece que la repotenciación una vez cumplida la vida útil legal del vehículo solo podrá aplicarse a aquellos automotores que NO hayan hecho uso de la prórroga de cuatro (4) años prevista en el artículo 6° de la Ley 2198 de 2022.

Esta disposición tiene como fundamento preservar el equilibrio entre la flexibilización del régimen de vida útil y la necesidad de evitar la prolongación indefinida de vehículos obsoletos.

La Ley 2198 otorgó, en contexto de excepcionalidad por la pandemia, una extensión temporal y única a la vida útil de los vehículos de transporte público colectivo, con el fin de mitigar los efectos económicos del confinamiento y facilitar la recuperación del sector. Sin embargo, esa prórroga no puede acumularse con los beneficios que otorga este proyecto en materia de repotenciación, so pena de desnaturalizar el propósito de modernización tecnológica que inspira esta iniciativa legislativa.

Permitir que un mismo vehículo se beneficie de ambas figuras (prórroga por Ley 2198 y repotenciación por este proyecto) conduciría, en la práctica, a extender su operación efectiva por más de 30 años, lo cual comprometería las condiciones de seguridad, confort y eficiencia requeridas para un servicio público esencial.

Por el contrario, al limitar el retrofit únicamente a los vehículos que se mantuvieron dentro del régimen original de 20 años, se garantiza una aplicación responsable, selectiva y técnicamente sustentada de esta medida, y se respeta el principio de renovación escalonada del parque automotor.

Asimismo, esta restricción introduce un incentivo claro para que los operadores decidan racionalmente entre acogerse a la prórroga excepcional de la Ley 2198 o acogerse al proceso de repotenciación, sin generar dobles beneficios ni permitir la explotación técnica desproporcionada del vehículo.

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

Para los automotores que ya agotaron la prórroga de 4 años, la única vía permitida será la desintegración física, como mecanismo definitivo de retiro del sistema, en consonancia con las políticas de movilidad sostenible y economía circular.

En América Latina, Chile ha implementado proyectos de reconversión de buses a tecnologías eléctricas mediante kits de motorización limpia, con resultados positivos en la reducción de emisiones, la eficiencia operativa y la sostenibilidad del sistema de transporte público.

Estas experiencias demuestran que la repotenciación es una alternativa técnica viable, alineada con las metas globales de mitigación del cambio climático.

Así mismo, se destacan modelos empresariales exitosos como el de la compañía Patagonia, caso de estudio en la Universidad de Harvard, el cual replanteó su modelo de negocio a partir de la aplicación del ciclo de vida de los productos.

A través de las estrategias de reducir, reparar, reusar y reciclar, esta empresa logró aumentar la durabilidad de sus productos, optimizar sus procesos industriales y consolidar una propuesta de valor centrada en la conservación del medio ambiente, sin sacrificar la rentabilidad ni la innovación.

Inspirado en estas experiencias, el presente proyecto de ley propone trasladar esos principios al sistema de transporte público colectivo colombiano, incentivando la extensión del ciclo de vida de los vehículos, reduciendo el consumo de materias primas, fomentando el uso eficiente de los recursos ya existentes y disminuyendo los residuos asociados a la renovación del parque automotor.

Esta estrategia permite atender de manera integral los desafíos económicos, ambientales y sociales del transporte público, garantizando un servicio eficiente, seguro y asequible, mientras se avanza en el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales en materia de cambio climático y sostenibilidad urbana.

2.2.3 Política comparada.

En el marco de los compromisos globales frente al cambio climático y la necesidad de avanzar hacia una movilidad sostenible, diversos países han desarrollado políticas públicas y estrategias regulatorias para incentivar la repotenciación de vehículos, particularmente del transporte público, como una alternativa a la renovación por vehículos cero kilómetros.

Esta estrategia responde a principios de economía circular y sostenibilidad ambiental, permitiendo alargar el ciclo de vida de los vehículos existentes, reducir las emisiones contaminantes y minimizar los impactos negativos derivados de los procesos de fabricación y disposición final de unidades nuevas.

2.2.3.1 CHILE: RECONVERSIÓN DE BUSES A ELÉCTRICOS

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

Chile ha liderado en América Latina la implementación de programas de reconversión tecnológica de buses diésel a eléctricos, especialmente en el marco de su Estrategia Nacional de Electromovilidad. A través de iniciativas piloto, se han desarrollado kits de electrificación que permiten conservar la estructura y carrocería de buses antiguos, reemplazando únicamente el tren motriz.

Uno de los casos más representativos ha sido el de la empresa Reborn Electric Motors, que logró reconvertir exitosamente buses diésel en eléctricos, reduciendo los costos de adquisición hasta en un 60% frente a un bus nuevo eléctrico y generando impactos significativos en reducción de emisiones de CO₂, óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado. Esta alternativa ha sido valorada por operadores de transporte por su bajo costo, menor tiempo de implementación y su contribución a la sostenibilidad financiera del sistema.

2.2.3.2 INDIA: RETROFITTING Y REPOWERING COMO POLÍTICA NACIONAL

India, uno de los países con mayor parque automotor del mundo, lanzó una política nacional de retrofitting (retroadaptación) enfocada en el transporte público urbano y rural. A través del FAME Scheme (Faster Adoption and Manufacturing of Electric

Vehículos), se han promovido incentivos económicos para convertir vehículos comerciales diésel a eléctricos mediante la repotenciación de sistemas motrices.

Se estima que más de 5.000 buses han sido reconvertidos en ciudades como Nueva Delhi, Bangalore y Pune, logrando impactos significativos en términos de reducción de emisiones y costos operativos. Las autoridades locales promueven alianzas con startups tecnológicas y fabricantes de kits homologados, generando un ecosistema productivo nacional.

2.2.3.3 EUROPA: PROGRAMAS DE MODERNIZACIÓN DE FLOTAS FERROVIARIAS Y DE BUSES

En Europa, países como Francia, Alemania y España han optado por esquemas de repotenciación y modernización de buses y trenes, en lugar de renovar completamente sus flotas.

Francia, a través de su Agencia de Transición Ecológica (ADEME), ha cofinanciado proyectos de conversión de buses térmicos a eléctricos o híbridos, especialmente en regiones donde la renovación total no era económicamente viable.

En Alemania, compañías como e-troFit GmbH han desarrollado sistemas de electrificación para buses urbanos de marcas como MAN o Mercedes-Benz, reutilizando hasta un 85% de los componentes originales.

En España, los gobiernos locales han implementado estrategias de modernización integral de buses urbanos antiguos, sustituyendo el sistema motriz y actualizando los componentes electrónicos y de confort, bajo esquemas de contratación pública sostenible.

2.2.3.4 ESTADOS UNIDOS: INCENTIVOS FEDERALES Y LOCALES AL RETROFITTING

En EE.UU, la Environmental Protection Agency (EPA), a través del programa Diesel Emissions Reduction Act (DERA), ha otorgado subvenciones para el reemplazo o

repotenciación de motores diésel altamente contaminantes, particularmente en buses escolares y vehículos de carga pesada.

Ciudades como Los Ángeles y Nueva York han reconvertido centenares de buses escolares y camiones municipales con sistemas eléctricos o híbridos, priorizando comunidades de alta vulnerabilidad ambiental. El enfoque ha sido reconocido por su eficiencia en costo-beneficio y su impacto en la mejora de la calidad del aire urbano.

2.2.3.5 BRASIL: PROYECTOS PILOTO Y DESARROLLO LOCAL DE TECNOLOGÍA

Brasil, a través de instituciones como el Instituto de Energía e Meio Ambiente (IEMA), ha apoyado el desarrollo de tecnología nacional para la electrificación de buses existentes. En São Paulo y Curitiba se han realizado pilotos exitosos de reconversión, conservando la carrocería y chasis de buses antiguos e integrando sistemas eléctricos fabricados por empresas brasileñas, lo cual ha impulsado la industria local.

Las experiencias comparadas muestran que la repotenciación de vehículos, lejos de ser una solución transitoria, se ha consolidado como una herramienta estratégica para avanzar hacia sistemas de transporte más sostenibles, resilientes y económicamente viables. Los beneficios comunes identificados incluyen:

- Reducción significativa de emisiones contaminantes.
- Disminución de los costos de inversión frente a la compra de vehículos nuevos.
- Aceleración del proceso de transición energética en el transporte.
- Fortalecimiento de industrias locales de tecnología y mantenimiento.
- Menor generación de residuos sólidos industriales.

Estas experiencias respaldan el enfoque del presente proyecto de ley, que busca adoptar la repotenciación como una alternativa legalmente habilitada y técnicamente regulada, compatible con las metas nacionales de descarbonización y justicia ambiental.

2.3. IMPACTO FISCAL

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

En el marco de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, que establece:

“En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Se considera que el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal que implique una modificación en el marco presupuestal, dado que no establece gasto adicional para el Gobierno Nacional, además de no plantearse cambios en la fijación de las rentas nacionales o generar nuevos costos fiscales, así como tampoco compromete recursos adicionales del Presupuesto General de la Nación.

2.4. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

La radicación, discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, toda vez que cualquier beneficio o carga en el que pueda existir un eventual interés coincide o se fusiona

con los intereses del electorado, dado el carácter de general de aquellos, sin embargo, se debe precisar que los conflictos de interés son personales y es facultad de cada congresista evaluarlos.

Para esto, la segunda parte del artículo 286 de la ley 5° de 1992 expone unos casos en específico en la cual la misma ley entiende que no existe conflicto de intereses: “ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.
(...)

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

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) <Literal INEXEQUIBLE>
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

(...)”.

No obstante, a lo anterior, se debe precisar que los conflictos de interés son personales y es facultad de cada congresista evaluarlos.

De los Honorables Congresistas,

3. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Para la discusión y votación en primer debate en la Comisión Sexta de Cámara de Representantes, pongo a consideración el siguiente pliego de modificaciones al **PROYECTO DE LEY NO 174 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**.

TEXTO ORIGINAL DEL PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA DE CÁMARA	OBSERVACIONES
PROYECTO DE LEY NO 174 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.	PROYECTO DE LEY NO 174 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.	Sin modificaciones
ARTÍCULO 1. OBJETO. Esta ley tiene como finalidad impulsar un sistema de transporte público más limpio y eficiente, apoyando acciones que favorezcan la movilidad sostenible, la reducción del impacto ambiental y la mejora de la calidad del aire. Para ello, se promoverá la repotenciación del parque automotor colectivo, como una estrategia que permite alargar la vida útil de los vehículos y reducir los impactos ambientales asociados a la cadena de fabricación de nuevos automotores.	ARTÍCULO 1. OBJETO. Esta ley tiene como finalidad impulsar un sistema de transporte público más limpio y eficiente, apoyando acciones que favorezcan la movilidad sostenible, la reducción del impacto ambiental y la mejora de la calidad del aire. Para ello, se promoverá la repotenciación del parque automotor colectivo, como una estrategia que permite alargar la vida útil de los vehículos y reducir los impactos ambientales asociados a la cadena de fabricación de nuevos automotores.	Sin modificaciones

<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 6.- REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio mixto (camperos, chivas), siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas.</p> <p>Las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal deberán incentivar la repotenciación, y/o adecuación que busque la extensión de la vida útil de los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros hasta por 10 años más a través del reemplazo del tren motriz (motor, caja, transmisión) o de la transformación a tecnologías de cero y bajas emisiones y la</p>	<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 6.- REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio mixto (camperos, chivas), siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas.</p> <p>Las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal deberán incentivar la repotenciación, y/o adecuación que busque la extensión de la vida útil de los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros hasta por 10 años más a través del reemplazo del tren motriz (motor, caja, transmisión) o de la transformación a tecnologías de cero y bajas emisiones y la</p>	<p>Sin modificaciones</p>
--	--	----------------------------------

<p>puesta a punto de los todos los componentes que garantizan la seguridad y comodidad de los vehículos.</p> <p>PARÁGRAFO 1. la vida útil de diez (10) años será por una sola vez, garantizando las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de una certificación que otorgará un taller especializado y/o institución avalada por las autoridades competentes</p> <p>PARÁGRAFO 2. Las autoridades competentes, deberán adelantar los arreglos sectoriales que correspondan con los fabricantes e importadores para garantizar la disponibilidad de repuestos para los vehículos.</p>	<p>puesta a punto de los todos los componentes que garantizan la seguridad y comodidad de los vehículos.</p> <p>PARÁGRAFO 1. la vida útil de diez (10) años será por una sola vez, garantizando las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de una certificación que otorgará un taller especializado y/o institución avalada por las autoridades competentes</p> <p>PARÁGRAFO 2. Las autoridades competentes, deberán adelantar los arreglos sectoriales que correspondan con los fabricantes e importadores para garantizar la disponibilidad de repuestos para los vehículos.</p>	
<p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 7º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR. Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y/o mixto, así como las organizaciones</p>	<p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 7º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR. Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y/o mixto, así como las organizaciones</p>	<p>En el parágrafo 2 del artículo 3, se agregó la expresión será constitutivo del delito de abuso de confianza” con el objetivo de establecer una sanción penal directa para el uso indebido de los recursos del fondo de reposición o repotenciación, fortaleciendo la transparencia y el control en su administración.</p>

<p>cooperativas y solidarias del sector transporte, deberán implementar programas periódicos de renovación del parque automotor. Estos programas deben</p> <p>garantizar a los propietarios de vehículos la posibilidad de acogerse a procesos de repotenciación o reposición. Igualmente, se deberá permitir a los propietarios el retiro de sus aportes realizados a dichos programas, con el fin de facilitar su participación efectiva en los procesos de modernización vehicular.</p> <p>PARÁGRAFO 1.- El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de repotenciación y reposición.</p> <p>PARÁGRAFO 2.- La utilización de los recursos del fondo de reposición para fines diferentes a la repotenciación o reposición previstos en la presente Ley, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.</p>	<p>cooperativas y solidarias del sector transporte, deberán implementar programas periódicos de renovación del parque automotor. Estos programas deben</p> <p>garantizar a los propietarios de vehículos la posibilidad de acogerse a procesos de repotenciación o reposición. Igualmente, se deberá permitir a los propietarios el retiro de sus aportes realizados a dichos programas, con el fin de facilitar su participación efectiva en los procesos de modernización vehicular.</p> <p>PARÁGRAFO 1.- El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de repotenciación y reposición.</p> <p>PARÁGRAFO 2.- La utilización de los recursos del fondo de reposición para fines diferentes a la repotenciación o reposición previstos en la presente Ley, <u>podrá ser constitutivo del</u> será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.</p>	
---	---	--

<p>PARÁGRAFO 3.- Igualmente, el proceso de repotenciación o reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.</p> <p>PARÁGRAFO 4.- Queda autorizado en todo el territorio nacional y por una sola vez la repotenciación, habilitación, adecuación, o similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley para los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto en esta modalidad.</p> <p>PARÁGRAFO 5.- Los vehículos objeto de retrofit podrán incorporar sistemas de motorización con tecnología Diesel Euro VI o superior, GNV, GLP, hidrógeno o combustibles renovables y alternativas de propulsión eléctrica, siempre que cumplan con los estándares ambientales, técnicos y de seguridad exigidos por el Ministerio de Transporte y las autoridades ambientales competentes. Para tal efecto, se deberán adoptar los ajustes y</p>	<p>PARÁGRAFO 3.- Igualmente, el proceso de repotenciación o reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.</p> <p>PARÁGRAFO 4.- Queda autorizado en todo el territorio nacional y por una sola vez la repotenciación, habilitación, adecuación, o similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley para los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto en esta modalidad.</p> <p>PARÁGRAFO 5.- Los vehículos objeto de retrofit podrán incorporar sistemas de motorización con tecnología Diesel Euro VI o superior, GNV, GLP, hidrógeno o combustibles renovables y alternativas de propulsión eléctrica, siempre que cumplan con los estándares ambientales, técnicos y de seguridad exigidos por el Ministerio de Transporte y las autoridades ambientales competentes. Para tal efecto, se deberán adoptar los ajustes y</p>	
--	--	--

<p>adecuaciones necesarias que garanticen el cumplimiento estricto de los límites de emisiones y condiciones de operación exigidos.</p> <p>PARÁGRAFO 6.- el beneficio de la prolongación de la vida útil por 10 años de acceder al retrofit aplica también para aquellos vehículos cobijados bajo la Ley 2198 de 2022. En los casos en que no se aplique al retrofit, el único camino habilitado será la desintegración física del vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO 7- La aprobación para la aplicación del proceso de retrofit en cualquiera de las tecnologías de cero y bajas emisiones, primero deberá contar con certificación de prueba estructural del chasis para su autorización. Esto en cabeza de los organismos competentes y avalados para tal fin.</p> <p>PARÁGRAFO 8 - La aplicación del retrofit a cero y bajas emisiones deberá acompañarse de un overhaul del sistema eléctrico y de carrocería, que garantice condiciones de seguridad y confort para los usuarios, asegurando la calidad del servicio.</p>	<p>adecuaciones necesarias que garanticen el cumplimiento estricto de los límites de emisiones y condiciones de operación exigidos.</p> <p>PARÁGRAFO 6.- el beneficio de la prolongación de la vida útil por 10 años de acceder al retrofit aplica también para aquellos vehículos cobijados bajo la Ley 2198 de 2022. En los casos en que no se aplique al retrofit, el único camino habilitado será la desintegración física del vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO 7- La aprobación para la aplicación del proceso de retrofit en cualquiera de las tecnologías de cero y bajas emisiones, primero deberá contar con certificación de prueba estructural del chasis para su autorización. Esto en cabeza de los organismos competentes y avalados para tal fin.</p> <p>PARÁGRAFO 8 - La aplicación del retrofit a cero y bajas emisiones deberá acompañarse de un overhaul del sistema eléctrico y de carrocería, que garantice condiciones de seguridad y confort para los usuarios, asegurando la calidad del servicio.</p>	
---	---	--

PARÁGRAFO 9° - La aplicación del retrofit a cero y bajas emisiones deberá acompañarse de un overhaul de los sistemas de dirección y frenos, que garantice condiciones de seguridad y confort para los usuarios, asegurando la calidad del servicio.	PARÁGRAFO 9° - La aplicación del retrofit a cero y bajas emisiones deberá acompañarse de un overhaul de los sistemas de dirección y frenos, que garantice condiciones de seguridad y confort para los usuarios, asegurando la calidad del servicio.	
ARTÍCULO 4°. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación de la presente ley en un término no superior a doce (12) meses a partir de la entrada en vigor, dicha reglamentación establecerá el marco de acciones que permitan la implementación de lo previsto en la presente ley.	ARTÍCULO 4°. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación de la presente ley en un término no superior a doce (12) meses a partir de la entrada en vigor, dicha reglamentación establecerá el marco de acciones que permitan la implementación de lo previsto en la presente ley.	Sin modificaciones
ARTÍCULO 5°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.	ARTÍCULO 5°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.	Sin modificaciones

4. PROPOSICIÓN

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, propongo a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes dar Primer debate al **PROYECTO DE LEY NO 174 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**.

Cordialmente



EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá



YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

Eduar Triana

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

**PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2025 CÁMARA POR MEDIO DEL CUAL SE
MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Esta ley tiene como finalidad impulsar un sistema de transporte público más limpio y eficiente, apoyando acciones que favorezcan la movilidad sostenible, la reducción del impacto ambiental y la mejora de la calidad del aire. Para ello, se promoverá la repotenciación del parque automotor colectivo, como una estrategia que permite alargar la vida útil de los vehículos y reducir los impactos ambientales asociados a la cadena de fabricación de nuevos automotores.

ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:

ARTÍCULO 6.- REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio mixto (camperos, chivas), siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas.

Las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal deberán incentivar la repotenciación, y/o adecuación que busque la extensión de la vida útil de los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros hasta por 10 años más a través del reemplazo del tren motriz (motor, caja, transmisión) o de la transformación a tecnologías de cero y bajas emisiones y la puesta a punto de los todos los componentes que garantizan la seguridad y comodidad de los vehículos.

PARÁGRAFO 1. la vida útil de diez (10) años será por una sola vez, garantizando las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de una certificación que otorgará un taller especializado y/o institución avalada por las autoridades competentes

PARÁGRAFO 2. Las autoridades competentes, deberán adelantar los arreglos sectoriales que correspondan con los fabricantes e importadores para garantizar la disponibilidad de repuestos para los vehículos.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 7º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:

ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR. Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y/o mixto, así como las organizaciones cooperativas y solidarias del sector transporte, deberán implementar programas periódicos de renovación del parque automotor. Estos programas deben

garantizar a los propietarios de vehículos la posibilidad de acogerse a procesos de repotenciación o reposición. Igualmente, se deberá permitir a los propietarios el retiro de sus aportes realizados a dichos programas, con el fin de facilitar su participación efectiva en los procesos de modernización vehicular.

PARÁGRAFO 1.- El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de repotenciación y reposición.

PARÁGRAFO 2.- La utilización de los recursos del fondo de reposición para fines diferentes a la repotenciación o reposición previstos en la presente Ley, podrá ser constitutivo del delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

PARÁGRAFO 3.- Igualmente, el proceso de repotenciación o reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

PARÁGRAFO 4.- Queda autorizado en todo el territorio nacional y por una sola vez la repotenciación, habilitación, adecuación, o similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley para los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto en esta modalidad.

PARÁGRAFO 5.- Los vehículos objeto de retrofit podrán incorporar sistemas de motorización con tecnología Diesel Euro VI o superior, GNV, GLP, hidrógeno o combustibles renovables y alternativas de propulsión eléctrica, siempre que cumplan con los estándares ambientales, técnicos y de seguridad exigidos por el Ministerio de Transporte y las autoridades ambientales competentes. Para tal efecto, se deberán adoptar los ajustes y adecuaciones necesarias que garanticen el cumplimiento estricto de los límites de emisiones y condiciones de operación exigidos.

PARÁGRAFO 6.- el beneficio de la prolongación de la vida útil por 10 años de acceder al retrofit aplica también para aquellos vehículos cobijados bajo la Ley 2198 de 2022. En los casos en que no se aplique al retrofit, el único camino habilitado será la desintegración física del vehículo.

PARÁGRAFO 7.- La aprobación para la aplicación del proceso de retrofit en cualquiera de las tecnologías de cero y bajas emisiones, primero deberá contar con certificación de prueba estructural del chasis para su autorización. Esto en cabeza de los organismos competentes y avalados para tal fin.

PARÁGRAFO 8 - La aplicación del retrofit a cero y bajas emisiones deberá acompañarse de un overhaul del sistema eléctrico y de carrocería, que garantice condiciones de seguridad y confort para los usuarios, asegurando la calidad del servicio.

PARÁGRAFO 9° - La aplicación del retrofit a cero y bajas emisiones deberá acompañarse de un overhaul de los sistemas de dirección y frenos, que garantice condiciones de seguridad y confort para los usuarios, asegurando la calidad del servicio.

ARTÍCULO 4°. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación de la presente ley en un término no superior a doce (12) meses a partir de la entrada en vigor, dicha reglamentación establecerá el marco de acciones que permitan la implementación de lo previsto en la presente ley.

ARTÍCULO 5°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.



EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá

Triana
CÁMARA POR BOYACÁ



YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara