



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5<sup>a</sup> de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

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

AÑO XXXIV - N<sup>o</sup> 2200

Bogotá, D. C., jueves, 20 de noviembre de 2025

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ  
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariasenado.gov.co](http://www.secretariasenado.gov.co)

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 128 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se reconoce, protege, dignifica y fortalece a las mujeres palenqueras de la diáspora como portadoras patrimoniales, económicas y culturales de Colombia, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 12 de noviembre de 2025

Señor

**HAIBERT RINCÓN GUTIÉRREZ**

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Ciudad

**Referencia: Proyecto de Ley número 128 de 2025 Cámara, por medio de la cual se reconoce, protege, dignifica y fortalece a las mujeres palenqueras de la diáspora como portadoras patrimoniales, económicas y culturales de Colombia, y se dictan otras disposiciones.**

**Asunto: Ponencia Primer Debate.**

Señor Presidente:

Atendiendo a la honrosa designación que me hizo la Mesa Directiva, y en cumplimiento del mandato constitucional con base de lo dispuesto por la Ley 5<sup>a</sup> de 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso, de la manera más atenta, por medio del presente escrito, procedo a rendir **Informe de Ponencia Positiva** para Primer Debate en la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes al **Proyecto de Ley número 128 de 2025 Cámara, por medio de la**

*cual se reconoce, protege, dignifica y fortalece a las mujeres palenqueras de la diáspora como portadoras patrimoniales, económicas y culturales de Colombia, y se dictan otras disposiciones.*

Para el efecto se consignará el objeto y el contenido del articulado propuesto, como también se expondrán las consideraciones de la ponente, haré mención de las implicaciones fiscales y las incidencias sobre eventuales conflictos de intereses y se formulará la proposición con que concluye el informe.

*Dorina Hernández Palomino*  
**DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO**  
 Ponente Coordinadora

*CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO*  
**CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO**  
 Ponente

#### I. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 128/2025 CÁMARA.

Conforme lo indica el artículo 1º del contenido normativo propuesto, el objeto del proyecto de ley apunta a exaltar, reconocer y promover *por parte de la Nación y el Congreso de la República*, a las mujeres palenqueras de la diáspora, caracterizadas por su vestimenta tradicional y su ejercicio en la venta ambulante de frutas, dulces, saberes, conocimientos, memoria oral y acciones simbólicas, como portadoras del patrimonio cultural inmaterial de la Nación, defensoras de la memoria afrodescendiente y pioneras de la economía popular en Colombia. Garantizar su dignificación, fortalecimiento, protección y el goce efectivo de derechos sociales, económicos.

El proyecto contiene en sus veintiún artículos un contenido cultural, en cuanto toca aspectos de una tradición centenaria, trabajo que han venido desarrollando, las mujeres de la Diáspora palenquera y que se han mantenido, por largos lustros aspectos que no solamente deben ser preservados, sino protegidos y potencializados, por el Estado colombiano a través de los distintos ministerios, teniendo en cuenta que en su parte motiva, se introducen aspectos importantes que explican, como ha sido la lucha de estas mujeres, para mantener, contra todas las adversidades estas prácticas arraigadas a la cultura Palenquera.

Para el efecto se trae a colación todos esos aspectos:

#### I. "...Fundamentos de la iniciativa.

Las mujeres palenqueras son descendientes de los pueblos cimarrones que lograron resistir la esclavitud colonial y formar comunidades libres como San Basilio de Palenque, el primer pueblo libre de América. Su presencia en ciudades como Cartagena de Indias, Santa Marta, Barranquilla, Tumaco y Buenaventura no es reciente ni marginal: es el resultado de una diáspora forzada por el racismo estructural, la falta de oportunidades y el abandono estatal.

Portando su colorida vestimenta tradicional y sus icónicas poncheras de frutas y dulces, estas mujeres no solo ofrecen alimentos: transmiten saberes, lenguas, memorias, espiritualidad, música, resistencia y estética afrodescendiente, constituyéndose como símbolos vivos del patrimonio inmaterial de la Nación.

Han sido verdaderas guardianas de los sistemas de cuidado, sostenedoras de la economía informal y transmisoras de saberes intergeneracionales. Sin embargo, a pesar de este reconocimiento simbólico y social, han sido invisibilizadas por el Estado, precarizadas en sus derechos económicos y culturales, y vulneradas mediante procesos continuos de apropiación cultural indebida, exclusión institucional y falta de representación.

Desde los albores de la resistencia afrodescendiente en Colombia, las mujeres palenqueras han sido símbolo de libertad, autonomía, conocimiento ancestral y dignidad. Originarias de San Basilio de Palenque, el primer pueblo libre de América fundado por cimarrones, las mujeres palenqueras han llevado su presencia, memoria, oficio y estética por los territorios de la diáspora, especialmente en ciudades costeras como Cartagena de Indias, Santa Marta, Barranquilla, Buenaventura y Tumaco.

Su icónica vestimenta, sus saberes tradicionales, su dominio del comercio popular y su capacidad de resiliencia las convierten en una de las expresiones culturales vivas más representativas de la herencia afrocolombiana. Sin embargo, a pesar de este reconocimiento simbólico, han sido históricamente invisibilizadas por el Estado, precarizadas en sus derechos económicos y culturales, y vulneradas...

A esta situación se suma la necesidad urgente de consolidar la unidad organizativa de las mujeres palenqueras de la diáspora, como principio ético y político indispensable para la defensa colectiva de sus derechos, la interlocución efectiva con el Estado y la articulación de agendas comunes. El fortalecimiento de su cohesión interna y la creación de una estructura nacional representativa no solo es clave para enfrentar las problemáticas compartidas, sino también para garantizar su participación activa en los espacios de toma de decisiones culturales, económicas y sociales.

#### 2. Fundamentación histórica, jurídica y cultural.

La declaración de San Basilio de Palenque como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la UNESCO en 2005, fue un hito que implicó el reconocimiento internacional de una cultura de resistencia que ha sobrevivido a la esclavización, el racismo estructural y la pobreza...

...A pesar de ese reconocimiento formal, no se han diseñado leyes específicas que garanticen a las mujeres palenqueras de la diáspora el goce efectivo de sus derechos. Las medidas han sido insuficientes, focalizadas o esporádicas. La deuda histórica persiste.

#### 3. IDENTIDAD, SOBERANÍA CULTURAL Y APROPIACIÓN INDEBIDA.

Las mujeres palenqueras denuncian de forma reiterada la constante utilización de su imagen, estética y símbolos culturales con fines turísticos y comerciales sin su consentimiento. Desde fotografías en aeropuertos y hoteles hasta representaciones publicitarias en redes sociales, canales internacionales y agencias de turismo, su estética tradicional ha sido reducida a un recurso visual que es explotado sin ninguna retribución.

Esta instrumentalización constituye una forma de violencia simbólica, racismo estructural y despojo patrimonial. Vulnera principios constitucionales como: Artículo 7º: diversidad étnica y cultural de la Nación, artículo 13: derecho a la igualdad, artículo 70 y 71: patrimonio cultural de la Nación y el deber del Estado de promoverlo y protegerlo, artículo 93: prevalencia de tratados internacionales. Y además infringe convenios como:

La Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (UNESCO),

La Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial, El Convenio 169 de la OIT.

La apropiación cultural sin consentimiento vulnera principios constitucionales como el respeto por la diversidad étnica (artículo 7º), el derecho a la igualdad (artículo 13), el reconocimiento de los pueblos étnicos como sujetos colectivos de derecho (artículo 70 y 71), así como tratados internacionales como la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO, la Convención sobre la Eliminación de todas las

Formas de Discriminación Racial y la Convenio 169 de la O.I.T.

#### 4. PROBLEMÁTICAS ESTRUCTURALES Y TESTIMONIOS DE PRECARIZACIÓN.

Costos injustos: Pagan entre 4.000 y 5.000 pesos diarios por guardar sus elementos de trabajo. Falta de infraestructura: No cuentan con sombra, baños, agua potable, ni la posibilidad de acceso a atención médica durante sus jornadas.

Desprotección social: Muchas mujeres mayores enfrentan abandono, pobreza y enfermedades sin protección estatal.

Exclusión educativa: Ausencia de programas de formación, becas o profesionalización con enfoque étnico.

Turismo sin regulación: Los guías condicionan la toma de fotos y las propinas, afectando su autonomía económica.

Costos diarios sin respaldo: Las mujeres deben pagar entre 4.000 y 5.000 pesos diarios para guardar las poncheras, utensilios y canastas con las que trabajan. Esto representa una carga desproporcionada para quienes viven del rebusque diario.

Sin infraestructura pública: No existen espacios públicos seguros para resguardarse del sol, la lluvia o descansar durante las jornadas. Tampoco se garantiza el acceso a baños, agua potable o atención médica primaria.

Falta de reconocimiento: No se reconoce su rol patrimonial, económico ni simbólico. Muchas de ellas, al llegar a edades avanzadas, enfrentan abandono, pobreza extrema y enfermedades sin apoyo del Estado.

Desigualdad educativa: Las condiciones de exclusión estructural impiden que muchas mujeres palenqueras accedan a la educación formal. No existen programas de nivelación, profesionalización o becas focalizadas.

Guías turísticos y abuso de poder: Los guías deciden con qué mujer tomarse fotos los turistas, cobrando por ello o condicionando propinas, vulnerando el derecho al libre ejercicio económico de las mujeres palenqueras.

Falta de regulación turística: No existe un código ético ni reglamentación para el tratamiento de su imagen. La libertad del turista de elegir con quién tomarse una fotografía es limitada por terceros que explotan la cultura palenquera como mercancía.

#### 5. EXPERIENCIAS EXITOSAS Y BUENAS PRÁCTICAS.

Casos como el de la partera tradicional afrocolombiana Rosmilda Quiñones Fajardo, en Buenaventura, muestran el poder de las políticas públicas bien orientadas. Gracias a la organización comunitaria y al respaldo institucional, se logró regular la práctica de la partería tradicional con carnetización, inclusión en el sistema de salud y reconocimiento de sus saberes como patrimonio cultural. Lo mismo ha ocurrido en México, Perú o

Ecuador con los pueblos originarios y sus prácticas ancestrales.

De igual forma, las comunidades indígenas de Colombia han logrado que sus sistemas orales, cosmologías y organizaciones sean reconocidas como parte esencial de su dignidad colectiva. Este mismo enfoque debe aplicarse a las mujeres palenqueras.

#### 6. VOCES INSTITUCIONALES Y VOLUNTAD POLÍTICA.

Aunque no hay pronunciamientos públicos recientes de la Primera Dama Verónica Alcocer específicamente sobre las mujeres palenqueras, su agenda ha estado marcada por el respaldo a iniciativas de mujeres, niñez, cultura y derechos sociales. Su cercanía con procesos de base y el impulso de acciones culturales desde la Presidencia de la República constituyen una oportunidad valiosa para articular esfuerzos que beneficien directamente a las mujeres palenqueras en sus territorios y en las ciudades donde trabajan diariamente...

#### 8. PRINCIPIOS RECTORES.

Este proyecto de ley se fundamenta en los siguientes principios rectores, orientados a garantizar un enfoque diferencial, étnico, de género y territorial en el reconocimiento de las mujeres palenqueras de la diáspora como sujetas de derechos:

- Reconocimiento patrimonial integral:

Las mujeres palenqueras son portadoras de saberes, memoria oral, vestimenta tradicional y prácticas económicas afrodescendientes. Estos elementos constituyen expresiones vivas del patrimonio cultural inmaterial de la Nación, por lo cual deben ser protegidos, promovidos y garantizados por el Estado en todos los niveles.

- Soberanía cultural y consentimiento libre, previo e informado:

Se reconoce su derecho exclusivo a representar su cultura, su estética y su simbología. En consecuencia, se prohíbe el uso de su imagen, conocimientos y expresiones culturales sin el consentimiento previo, informado y colectivo de las portadoras. Se salvaguarda así su autonomía y su integridad cultural frente a procesos de apropiación indebida.

- Dignificación económica y acceso a seguridad social:

Se impulsará el acceso preferente de las mujeres palenqueras a programas de protección social, pensión, subsidios, bancarización diferencial, acceso a mercados culturales y procesos de formalización laboral voluntaria, de acuerdo con sus contextos y prácticas productivas propias.

- Educación transformadora con enfoque étnico:

Se garantizará el acceso prioritario a la educación básica, media, técnica y superior, así como a procesos de profesionalización, becas con enfoque étnico y territorial, reconocimiento de saberes ancestrales

y formación especializada en patrimonio, turismo cultural y economía propia.

- Infraestructura pública adecuada y culturalmente pertinente:

Se promoverá la creación y adecuación de espacios públicos dignos en los territorios donde las mujeres palenqueras ejercen sus actividades. Esto incluye zonas de sombra, sanitarios, espacios de descanso, atención médica básica y condiciones de seguridad para el ejercicio económico y cultural.

- Regulación del turismo con enfoque de derechos:

Se establecerá un código ético para el turismo cultural, que promueva el respeto entre turistas, guías y mujeres palenqueras. Se garantizará la libertad del turista para elegir con quién interactuar y se protegerá la autonomía económica y cultural de las mujeres frente a intermediarios abusivos o prácticas discriminatorias.

- Reconocimiento legal de la organización representativa:

Se otorgará reconocimiento legal a la Fundación Mesa Nacional de Mujeres Palenqueras de la Diáspora como organismo de interlocución ante el Estado, defensoría de derechos, custodio de la marca colectiva y canal institucional para la implementación, seguimiento y evaluación de esta ley.

En consecuencia, este proyecto de ley no solo busca saldar una deuda histórica con las mujeres palenqueras de la diáspora, sino también consolidar una política de Estado que promueva el reconocimiento, la justicia simbólica, la reparación colectiva y la garantía de derechos. Se trata de honrar a quienes, desde sus saberes, oficios y memorias, sostienen una de las expresiones más poderosas de la identidad afrocolombiana y del patrimonio vivo de nuestra Nación pluriétnica y multicultural...

## II. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES.

Para efectos de la justificación de la proposición positiva con la cual concluye el presente informe de ponencia, pertinente es recordar que no es poco el compromiso que tenemos desde el parlamento con las culturas, los artes y los saberes ancestrales, patrimonio vivo de nuestra riquísima patria y por supuesto, con las mujeres de la Diáspora palenquera, que como ya fue anotó en precedencia están ubicadas en ciudades de gran importancia para la historia y fundación de nuestro País.

El proyecto de ley recoge en su justificación una gama de propósitos dignos de resaltar y por supuesto de ser tenidos muy en cuenta por su riqueza, enfoque, objetivos y los principios rectores que lo fundamentan, al impulsar el reconocimiento a las mujeres de la Diáspora, propendiendo por la dignificación, preservación

y potencialización de estas prácticas y tradiciones culturales.

Este proyecto de ley tiene fundamentación fáctica y jurídica en unas prácticas culturales y gastronómicas, traducidas en la producción manual de alimentos para el consumo mediante la transformación de materias primas, como la yuca, el coco, millo, maíz, Anís en grano, entre otros, por nuestras mujeres palenqueras, quienes además comercializan las frutas de diversas clases, especialmente en las playas y balnearios de la Costa caribe.

Sin dubitación alguna, tenemos que manifestar que, con estas prácticas, culturales, las mujeres palenqueras han contribuido al sostenimiento y engrandecimiento de nuestra Nación, siendo muy significativo, el aporte que han hecho, a la ciencia, al Deporte, recordemos que es el único corregimiento, en Colombia y tal vez en el Mundo, que se ha dado el lujo de contar con tres campeones mundiales de boxeo, lo cual se ha logrado, con el apoyo irrestricto del trabajo de la mujer palenquera.

En este contexto cobra relevancia recordar lo que nosotros mismos hemos hecho, en el Congreso de la República, con base en nuestra facultad de configuración legislativa, justamente fundamentandonos, en los artículos 6° y 141 de la Ley 5<sup>a</sup> de 1992. Amén de la normatividad constitucional vigente.

De acuerdo con lo anterior, para la ponente resulta claro que quienes han luchado para sostener estas prácticas culturales íntimamente asociadas a la Economía Popular, tienen derecho a ese reconocimiento, como una respuesta a todo el aporte que han hecho y los ingentes esfuerzos que realizan o han realizado para mantenerse vigentes dentro del respeto, reconocimiento y dignidad.

Esta iniciativa es compatible con la Constitución Política de Colombia y está respaldada por Leyes como: Ley 70 de 1993 (comunidades afro), Ley 397 de 1997 (cultura), Ley 1834 de 2017 (economía naranja), Convenios internacionales ratificados por Colombia, mismos que han sido enunciados en la exposición de motivos, en la parte pertinente.

Este proyecto de ley no es solo una propuesta legislativa, es un acto de justicia histórica y dignificación. Busca saldar una deuda con las mujeres palenqueras de la Diáspora, reconociéndolas como agentes culturales, económicas y políticas de transformación social. Honrarlas con derechos y garantías es reconocer que Colombia es verdaderamente una Nación pluriétnica, multicultural y antirracista.

Invitamos a los y las honorables Congresistas a respaldar esta iniciativa, que marca un paso firme hacia la reparación simbólica, la protección del patrimonio vivo y el reconocimiento de las mujeres afrodescendientes como sujetas de derechos plenos.

### III. IMPACTO FISCAL.

El impacto fiscal del proyecto de ley está directamente relacionado con la necesidad de financiar las ciertas y determinadas actividades de las mujeres Palenqueras, financiación de algunas personas, bajo determinadas circunstancias, habilitación de espacios, estos costos, se cubrirán con recursos provenientes del presupuesto de las entidades aquí enunciadas y la forma como se concibió, por ende, ajustados al Marco Fiscal y de Gasto de Mediano Plazo.

En este contexto, Pertinente es traer a colación lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, mediante el cual en los proyectos de ley se debe tener en cuenta el impacto que pueda generar en las finanzas públicas, por ello en la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de las entidades competentes. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que toma fuerza vinculante lo dicho por la honorable Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, que es del siguiente tenor literal:

“El impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando: “En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesionaría seriamente la autonomía del Legislativo”. “(...) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de voto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de voto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

### IV. CONFLICTO DE INTERESES.

El conflicto de intereses es una situación en la cual 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: es 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. También el que modifique normas que afecten investigaciones

penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado el Congresista.

b). Beneficio actual: es 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.

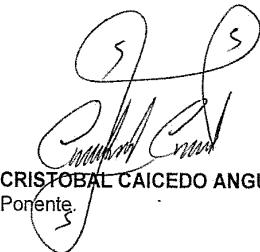
En la medida en que el contenido de este proyecto de ley no crea ningún beneficio particular, no se estima que dé lugar a que se presente un conflicto de intereses por parte de ningún Congresista.

### V. PROPOSICIÓN:

Con base en los argumentos expuestos en el presente Informe de Ponencia, se solicita a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes **dar Primer Debate y aprobar el Proyecto de Ley número 128 de 2025 Cámara, por medio de la cual se reconoce, protege, dignifica y fortalece a las mujeres palenqueras de la diáspora como portadoras patrimoniales, económicas y culturales de Colombia, y se dictan otras disposiciones.**

De los y las honorables. Representantes,

  
**DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO**  
 Ponente Coordinadora.

  
**CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO**  
 Ponente.

### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 128 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se reconoce, protege, dignifica y fortalece a las mujeres palenqueras de la diáspora como portadoras patrimoniales, económicas y culturales de Colombia, y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**TÍTULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1º. Objeto de la Ley.** La presente ley, tiene por objeto que se reconozca a las mujeres palenqueras de la diáspora, caracterizadas por su vestimenta tradicional y su ejercicio en la venta ambulante de frutas, dulces, saberes, conocimientos, memoria oral y acciones simbólicas, como portadoras del patrimonio cultural inmaterial de la Nación, defensoras de la memoria afrodescendiente

y pioneras de la economía popular en Colombia. Garantizar su dignificación, fortalecimiento, protección y el goce efectivo de derechos sociales, económicos.

**Artículo 2º. Ámbito de aplicación.** Esta ley aplica en todo el territorio nacional, y de forma prioritaria en los espacios históricos donde las mujeres palenqueras han desarrollado sus prácticas tradicionales: Cartagena de Indias, Palenque de San Basilio, Santa Marta, Barranquilla, Buenaventura, Tumaco y otras ciudades con presencia activa de la diáspora afrodescendiente.

**Artículo 3º. Definición de mujer palenquera de la diáspora.** Se entiende por mujer palenquera de la diáspora aquella mujer afrodescendiente, portadora de la tradición palenquera, que ejerce, reproduce y representa el saber ancestral de venta ambulante de frutas, dulces, cocina patrimonial, memoria oral, cuidado y defensa del territorio, portando la vestimenta tradicional reconocida como símbolo cultural y patrimonial.

**Artículo 4º.** Principios rectores, la presente ley, se regirá por los siguientes principios:

Reconocimiento patrimonial integral: Las mujeres palenqueras son portadoras de saberes, memoria oral, vestimenta tradicional y prácticas económicas afrodescendientes que deben ser protegidas como patrimonio cultural inmaterial de la Nación.

Soberanía sobre su imagen y conocimiento: Se reconoce su derecho exclusivo a representar su cultura, su traje y su simbología, y se prohíbe el uso de estos elementos sin consentimiento.

Dignificación económica y laboral: Incluye acceso preferente a programas de seguridad social, protección pensional, subsidios y formalización laboral.

Educación transformadora: Acceso prioritario a programas de educación básica, media, superior, profesionalización, becas y formación en patrimonio.

Infraestructura pública con enfoque étnico: Creación de espacios públicos dignos para su resguardo, ejercicio económico, descanso, salud y protección.

Regulación ética del turismo: Garantía del respeto entre turistas, guías y mujeres palenqueras, con libertad de elección y rutas turísticas concertadas.

Organización representativa: Reconocimiento legal de la Fundación Mesa Nacional de Mujeres Palenqueras de la Diáspora como organismo de interlocución con el Estado, gestor de marca colectiva y garante de derechos.

Unidad como base política y solidaria: Se reconoce la unidad entre las mujeres palenqueras como un principio fundamental para su autodeterminación colectiva, defensa cultural,

sostenibilidad organizativa y fortalecimiento territorial, promoviendo su articulación en todo el territorio nacional bajo estructuras democráticas, autónomas y legítimas.

## TÍTULO II

### DERECHOS, PROTECCIÓN Y DIGNIFICACIÓN.

**Artículo 5º. Protección frente a la apropiación cultural indebida.** Declárase ilegal toda forma de apropiación indebida de la imagen, vestimenta, símbolo, estética, voz o representación de las mujeres palenqueras, sin su consentimiento. Las empresas, hoteles, agencias turísticas, medios de comunicación y particulares deberán contar con autorización expresa, previa y concertada con las organizaciones de mujeres palenqueras para usar su imagen. Cualquier infracción será sancionada conforme a la Ley 1834 de 2017 (Ley Naranja), Ley 23 de 1982 (Derechos de Autor), y demás normas aplicables.

**Artículo 6º. Creación de la Marca Colectiva “Mujer Palenquera”.** Créase la marca colectiva “Mujer Palenquera de la Diáspora”, que será administrada por la Fundación Mesa Nacional de Mujeres Palenqueras de Colombia, con apoyo del Ministerio de Cultura, el Ministerio de Comercio, y la Superintendencia de Industria y Comercio. Esta marca será de uso exclusivo para iniciativas lideradas por mujeres palenqueras reconocidas y registradas.

**Artículo 7º. Protección laboral y seguridad social.** El Estado garantizará a las mujeres palenqueras el acceso preferente a los programas de formalización laboral, seguridad social, pensiones especiales por labor cultural y patrimonial, y acceso a los sistemas de salud. Las mujeres mayores de 60 años que hayan ejercido este oficio por más de 25 años tendrán derecho a una pensión de gracia patrimonial equivalente a un Salario Mínimo Legal Mensual Vigente.

**Artículo 8º. Centros de protección y bodegaje.** El Ministerio de las Culturas las Artes y los Saberes en coordinación con los entes territoriales deberán garantizar espacios seguros, dignos y de libre acceso para el resguardo diario de las herramientas de trabajo de las mujeres palenqueras (balanzas, poncheras, canastos, utensilios), así como zonas de descanso, servicios sanitarios, agua potable, atención en salud y alimentación.

**Artículo 9º. Reconocimiento de las sabedoras mayores.** El Ministerio de las Culturas las Artes y los Saberes, reconocerán de manera oficial a las mujeres palenqueras mayores de sesenta (60) años, que han sido pioneras en el oficio y portadoras de saberes, para ello se creará el Registro Nacional de Sabedoras Palenqueras, con estímulos, distinciones vitalicias, pensiones honoríficas y participación en los consejos de cultura.

### TÍTULO III EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y EMPODERAMIENTO.

#### **Artículo 10. Programa de profesionalización integral para mujeres palenqueras.**

El Ministerio de Educación Nacional, en convenio con universidades e instituciones educativas públicas, garantizará cupos gratuitos para la nivelación básica, media y superior de mujeres palenqueras, incluyendo programas técnicos, tecnológicos, profesionales, maestrías y doctorados. Tendrán prelación las hijas e hijos de mujeres palenqueras en el acceso a becas.

**Artículo 11. Diplomado en Saberes Palenqueros y Gestión Patrimonial.** Se diseñará un Diplomado Nacional certificado en saberes, historia, derechos, gestión patrimonial y turismo ético con enfoque étnico y diferencial, dirigido a mujeres palenqueras. Este diplomado será requisito para quienes deseen guiar actividades turísticas vinculadas a esta manifestación cultural.

### TÍTULO IV TURISMO, CULTURA Y ECONOMÍA POPULAR.

**Artículo 12. Rutas turísticas éticas y equitativas.** Las agencias de turismo deberán registrar previamente su relación con las mujeres palenqueras y organizar paquetes equitativos que reconozcan su rol. Ningún guía turístico podrá impedir o condicionar al turista sobre con cuál mujer palenquera desea tomarse una fotografía. Se sancionará la intermediación abusiva.

**Artículo 13. Acuerdo de convivencia con guías turísticos.** Créase el Código Ético de Relacionamiento Turístico Palenquero, firmado entre las asociaciones de mujeres palenqueras, las asociaciones de guías turísticos y los entes territoriales. Este código establece criterios de respeto mutuo, protección a la imagen, buen trato, retribución justa y control de intermediarios.

**Artículo 14. Inclusión en ferias y mercados culturales.** El Estado garantizará la participación prioritaria de las mujeres palenqueras en ferias nacionales, eventos patrimoniales, festivales, mercados culturales y espacios de comercialización nacional e internacional de saberes y productos tradicionales.

### TÍTULO V ORGANIZACIÓN Y SISTEMA DE REPRESENTACIÓN.

**Artículo 15. Política nacional de inclusión de mujeres palenqueras en entidades y bienes culturales del Ministerio de las Culturas las Artes y los saberes.** Todas las instituciones, museos, centros culturales, casas de la cultura y demás entidades administradas directamente por el ministerio o bajo su tutela, así como

los bienes de interés cultural y patrimonial de carácter nacional, incluidas las fortificaciones y espacios históricos de Cartagena de Indias y otras ciudades, deberán contar con una política de inclusión, participación activa y fortalecimiento cultural, económico y patrimonial de las mujeres palenqueras de la diáspora.

#### **Esta política incluirá:**

- a) Un espacio físico digno y permanente para el resguardo de sus utensilios de trabajo, vestuario tradicional, poncheras, frutas y dulces;
- b) Programas de articulación cultural que visibilicen su historia, legado y presencia viva en la vida nacional;
- c) Inclusión en curadurías, guiones museológicos, actividades académicas, exhibiciones temporales y procesos de memoria histórica, con su participación activa y directa.

El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes reglamentará esta política en un término no mayor a seis (6) meses a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

#### **Artículo 16. Régimen especial de pensión para mujeres palenqueras mayores.**

Créase un régimen especial de subsidio vitalicio para mujeres palenqueras mayores de 60 años, que hayan ejercido de forma continua por al menos 25 años su labor como vendedoras tradicionales, portadoras de saberes, memoria oral y economía popular. Esta pensión será equivalente al valor del treinta por ciento (30%) de un Salario Mínimo Legal Mensual Vigente y otorgada sin necesidad de cotizaciones previas. Para su acceso, se validará la trayectoria mediante testimonios comunitarios, certificaciones de organizaciones locales o registro en el Censo Nacional de Mujeres Palenqueras que adelantará el Ministerio de Cultura con apoyo del DANE.

**Artículo 17. Articulación territorial en espacios patrimoniales e históricos.** Las entidades territoriales deberán desarrollar estrategias de articulación con las organizaciones de mujeres palenqueras para el uso cultural, educativo y económico de los espacios patrimoniales. El Instituto Colombiano de Patrimonio Cultural, en coordinación con los Consejos de Patrimonio, incluirá a las mujeres palenqueras como actores patrimoniales consultivos permanentes.

**Artículo 18. Unidad organizativa nacional de las mujeres palenqueras.** El Estado reconoce y promueve la unidad organizativa, solidaria y política de las mujeres palenqueras de la diáspora como base para el ejercicio colectivo de sus derechos y su participación permanente en las políticas públicas. Se fomentará la articulación nacional, regional y local bajo estructuras democráticas y representativas, acompañadas

por el Ministerio del Interior, el Ministerio de las Culturas, las artes y los Saberes y el Departamento de Prosperidad Social.

## TÍTULO VI

### DISPOSICIONES FINALES.

**Artículo 19. Recursos.** Autorices al Gobierno nacional, en el marco de sus respectivas competencias y prioridades, para que pueda disponer de los recursos del Presupuesto General de la Nación, de los recursos del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, el Ministerio del Trabajo, Ministerio de Educación, y del Sistema General de Regalías e implementar la presente ley.

**Artículo 20. Reglamentación.** El Gobierno nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses a partir de su promulgación.

**Artículo 21. Revisión y actualización permanente.** El Gobierno nacional, en articulación con la Fundación Mesa Nacional de Mujeres Palenqueras de la Diáspora, revisará y actualizará cada dos (2) años las políticas públicas, programas y acciones afirmativas establecidas en esta ley.

De los y las honorables Representantes.

  
DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO  
Representante a la Cámara  
Ponente Coordinadora

  
CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO  
Ponente

#### COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 18 de noviembre de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 128 de 2025 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE, DIGNIFICA Y FORTALECE A LAS MUJERES PALENQUERAS DE LA DIÁSPORA COMO PORTADORAS PATRIMONIALES, ECONÓMICAS Y CULTURALES DE COLOMBIA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO (Ponente Coordinadora), CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 -1017 /25 del 18 de noviembre de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

  
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN  
Secretario

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 174 DE 2025 CÁMARA

*por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., noviembre 5 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 honorable Cámara de Representantes, por comunicación C.S.C.P. 3.6 - 776/2025, y de conformidad con los artículos 144, 150 y 156 de la Ley 5<sup>a</sup> de 1992, me permito presentar **Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley Número 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 NÚMERO 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, honorable Representante *Edinson Vladimir Olaya Mancipe*, honorable Representante *Eduard Alexis Triana Rincón*, honorable Representante *Yulieth Andrea Sánchez Carreño*, honorable Representante *Jhon Jairo Berrío 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 del Congreso* número 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 1º. 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 2º. Modificación del artículo 6º 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 3º. Modificación del artículo 7º 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 4º. 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 5º. 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<sup>a</sup> 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 2º de la Ley 3<sup>a</sup> 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 número 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 la 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 número 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 número 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 6º 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 razonablemente 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.

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

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 CO<sub>2</sub>, 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 Vehicles), 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**

En el marco de lo establecido en el artículo 7º 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 5ª 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 fusiona 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
<b>PROYECTO DE LEY NÚMERO 174 DE 2025 CÁMARA, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.</b>	<b>PROYECTO DE LEY NÚMERO 174 DE 2025 CÁMARA, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.</b>	Sin modificaciones.
<b>Artículo 1º. Objeto.</b> 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.	<b>Artículo 1º. Objeto.</b> 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.
<b>Artículo 2º.</b> Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así: <b>Artículo 6º. REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO.</b> 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.	<b>Artículo 2º.</b> Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así: <b>Artículo 6º. REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO.</b> 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.	Sin modificaciones.

TEXTO ORIGINAL DEL PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA DE CÁMARA	OBSERVACIONES
<p><b>Parágrafo 1º.</b> 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><b>Parágrafo 2º.</b> 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><b>Parágrafo 1º.</b> 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><b>Parágrafo 2º.</b> 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><b>Artículo 3º.</b> Modifíquese el artículo 7º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 7º. PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de repotenciación y reposición.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> 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><b>Parágrafo 3º.</b> 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><b>Parágrafo 4º.</b> 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><b>Parágrafo 5º.</b> 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</p>	<p><b>Artículo 3º.</b> Modifíquese el artículo 7º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 7º. PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de repotenciación y reposición.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> 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> delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.</p> <p><b>Parágrafo 3º.</b> 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><b>Parágrafo 4º.</b> 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><b>Parágrafo 5º.</b> 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</p>	<p>En el parágrafo 2º del artículo 3º, se agregó la expresión <b>será constitutivo</b> 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>

TEXTO ORIGINAL DEL PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA DE CÁMARA	OBSERVACIONES
<p>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.</p> <p><b>Parágrafo 6º.</b> 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><b>Parágrafo 7º.</b> 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><b>Parágrafo 8º -</b> 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><b>Parágrafo 9º. -</b> 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.</p>	<p>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.</p> <p><b>Parágrafo 6º.</b> 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><b>Parágrafo 7º.</b> 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><b>Parágrafo 8º -</b> 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><b>Parágrafo 9º. -</b> 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.</p>	
<p><b>Artículo 4º.</b> 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.</p>	<p><b>Artículo 4º.</b> 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.</p>	Sin modificaciones.
<p><b>Artículo 5º. Vigencia Y Derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 5º. Vigencia Y Derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	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 NÚMERO 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

PROYECTO DE LEY NÚMERO 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 1º. 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 2º.** Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:

**Artículo 6º. 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 1º.** 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 2º.** 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 3º.** Modifíquese el artículo 7º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:

**Artículo 7º. 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 1º.** - El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de repotenciación y reposición.

**Parágrafo 2º.** - 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 3º.** - 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 4º.** - 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 5º.** - 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 6º.** - 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 7º.** - 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 8º.** - 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 9º.** - 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 4º.** 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 5º. 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

  
**YULIETH ANDREA SÁNCHEZ**  
 Representante a la Cámara

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

**SUSTANCIACIÓN**

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 18 de noviembre de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para 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"**

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes **EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN (Coordinador Ponente)** y **YULIETH ANDREA SÁNCHEZ CARREÑO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 966/25 del 18 de noviembre de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

  
**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
 Secretario

## CARTAS DE COMENTARIOS

### CARTA DE COMENTARIOS DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO DE LA PONENCIA PROPUESTA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 171 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se otorga a la ciudad de San José de Cúcuta la calidad de Distrito Especial Fronterizo, Ambiental, Comercial, Cultural e Histórico y se dictan otras disposiciones, Gaceta del Congreso número 1867 de 2025.*



2. Despacho del Viceministro General

Honorble Presidente  
**GABRIEL BECERRA YÁÑEZ**  
 Comisión Primera Constitucional Permanente  
 Cámara de Representantes  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**  
 Carrera 7 No. 8-68  
 Bogotá D.C.,

  
 Radicado: 2-2025-070669  
 Bogotá D.C., 11 de noviembre de 2025 08:

No. Expediente 36152/2025/Ofi

Asunto: Concepto respecto de la ponencia propuesta para primer debate al Proyecto de Acto Legislativo No. 171 de 2025 Cámara "Por medio de la cual se otorga a la ciudad de San José de Cúcuta la calidad de Distrito Especial Fronterizo, Ambiental, Comercial, Cultural e Histórico y se dictan otras disposiciones" Gaceta nro. 1867 de 2025.

Respetado Presidente:

De manera atenta se presenta el concepto respecto de la ponencia propuesta para primer debate al Proyecto de Acto Legislativo del asunto en los siguientes términos:

El Proyecto de Acto Legislativo, de Iniciativa congresional, tiene como finalidad otorgar a la ciudad de San José de Cúcuta, capital del departamento de Norte de Santander, la categoría de Distrito Especial Fronterizo, Ambiental, Comercial e Histórico, mediante la modificación de los artículos 328 y 356 de la Constitución Política. Sobre las implicaciones de esta iniciativa, a continuación, se señalan las obligaciones que se adquieren, los requisitos legales y el impacto fiscal de elevar a la categoría de distrito.

#### Creación constitucional de Distritos

Se presenta como consideración formal respecto al trámite que actualmente se adelanta en el Congreso de la República para efectos de la creación de tal Distrito que a través de la Ley 1617 de 2013<sup>1</sup> se establecieron los criterios y lineamientos para la creación de nuevos distritos en el territorio nacional. En el marco de la referida Ley, el artículo 8 despliega en el legislado anterior la creación de distritos, así: "La ley podrá decretar la conformación de nuevos distritos que se cumplirán las siguientes condiciones (...)" A su vez, antes de la expedición de dicha Ley la creación de distritos se realizaba a través de actos legislativos. Actualmente el sistema jurídico colombiano fija a cargo del legislador ordinario la creación de distritos.

#### Obligaciones como Distrito

En primer lugar, la modificación de municipio a Distrito conllevaría nuevas responsabilidades desde el punto de vista de competencias sectoriales. El artículo 75 de la Ley 715 de 2001<sup>2</sup> establece que las competencias que asumirán los Distritos como promotores del desarrollo económico y social dentro de su territorio, asociadas a la inversión en otros sectores, son las mismas de los municipios y los

departamentos, excepto aquellas que corresponden a la función de intermediación entre los municipios y la Nación. Siendo así, el municipio de San José de Cúcuta, erigido en distrito, deberá asumir, además de las competencias establecidas en el artículo 76 para los municipios, aquellas que en concordancia correspondan con el artículo 74 de la Ley 715 de 2001.

Igualmente, atendiendo a las características especiales del territorio en jurisdicción del nuevo distrito, esto es su configuración geográfica, paisajística, sus condiciones ambientales, históricas y culturales y su aprovechamiento para el desarrollo turístico, industrial y racional de la biodiversidad, al distrito le corresponderán nuevas atribuciones en

lo relacionado con el uso, control y aprovechamiento de dichas características y los bienes de uso público asociados. En consecuencia, e íntimamente ligado con la inversión en otros sectores, a los distritos les corresponde las siguientes:

#### a. Medio ambiente

El nuevo distrito deberá desarrollar y ejecutar programas y políticas para el mantenimiento del medio ambiente y los recursos naturales renovables, además de coordinar y dirigir con la colaboración de las Corporaciones Autónomas Regionales, las actividades de control y vigilancias ambiental que se realicen en el territorio del distrito. En atención al artículo 55 de la Ley 99 de 1993<sup>3</sup> se establecen las competencias de las grandes ciudades, que incluye a los municipios, distritos y áreas metropolitanas cuya población urbana sea superior a 1 millón de habitantes, la de otorgar dentro de su perímetro urbano licencias ambientales, permisos, concesiones y autorizaciones para el ejercicio de actividades o la ejecución de obras, cuya expedición no esté atribuida al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante el artículo 52 de esta misma Ley.

Así mismo, estas grandes ciudades, en atención a lo dispuesto en el artículo 66, deben ejercer dentro del perímetro urbano, las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo que fuere aplicable al medio ambiente urbano. Particularmente, se establece la responsabilidad de efectuar el control de vertimientos y emisiones contaminantes, disposición de desechos sólidos y de residuos tóxicos y peligrosos, dictar las medidas de ejecución y mitigación de daños ambientales y adelantar proyectos de saneamiento y descontaminación.

Adicionalmente, las grandes ciudades tienen la obligación de transferir a las Corporaciones Autónomas Regionales el 50% del recuento de las tasas retributivas o compensatorias causadas dentro del perímetro urbano y de servicios, por el vertimiento de afluentes contaminantes conducidos por la red de servicios públicos y arrojados fuera de dicho perímetro, según el grado de materias contaminantes no eliminadas con que se haga el vertimiento.

El artículo 83 de la Ley 99 de 1993 establece, además, para los Distritos, las funciones policiacas para la imposición y ejecución de las medidas de policía, multas y sanciones establecidas por la Ley, que sean aplicables según el caso.

#### b. Fomento y desarrollo del turismo

El nuevo Distrito debe: (I) formular el Plan Sectorial de Desarrollo del Turismo en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, instrumento de planificación que regulará los proyectos de inversión correspondientes; (II) participar en la elaboración del Plan Sectorial de Turismo nacional; (III) diseñar, coordinar y ejecutar los programas de mercadeo y promoción turística; (IV) constituir comités con agentes del sector para la evaluación y estudio de los planes y programas de desarrollo turístico.

También debe considerarse que los distritos deberán establecer una autoridad distrital de turismo que controle y sancione las actividades de los prestadores de servicios turísticos. Además, asumirá el proceso de declaratoria de bienes, áreas o actividades, como recursos turísticos y los correspondientes planes de reconstrucción, restauración y conservación cuando así lo ameriten, financiados con recursos del distrito.

De acuerdo con lo anterior, la modificación del municipio en distrito especial trae consigo responsabilidades particulares para los sectores turístico y de desarrollo industrial, según las condiciones particulares que lo sustrae del régimen ordinario, que exigen la asunción de procesos y procedimientos con el consecuente aumento de la estructura administrativa, cuya financiación deberá ser asumida con recursos propios del distrito.

Por otro lado, estas nuevas responsabilidades exigirán proyectos de inversión distritales asociados al uso, aprovechamiento, control y conservación de los bienes y recursos asociados a estas particularidades, lo que tendrá un impacto importante en los requerimientos de financiación con recursos propios de inversión, aunque eventualmente algunos de estos proyectos puedan ser cofinanciados con recursos de la Nación.

A su vez, el nuevo distrito deberá asumir de manera compartida con el Ministerio de Cultura, el manejo y conservación de los bienes del patrimonio histórico y cultural del distrito, pero los gastos de mantenimiento estarán a cargo del

<sup>1</sup> Por la cual se regula el régimen para los Distritos Especiales.

<sup>2</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.



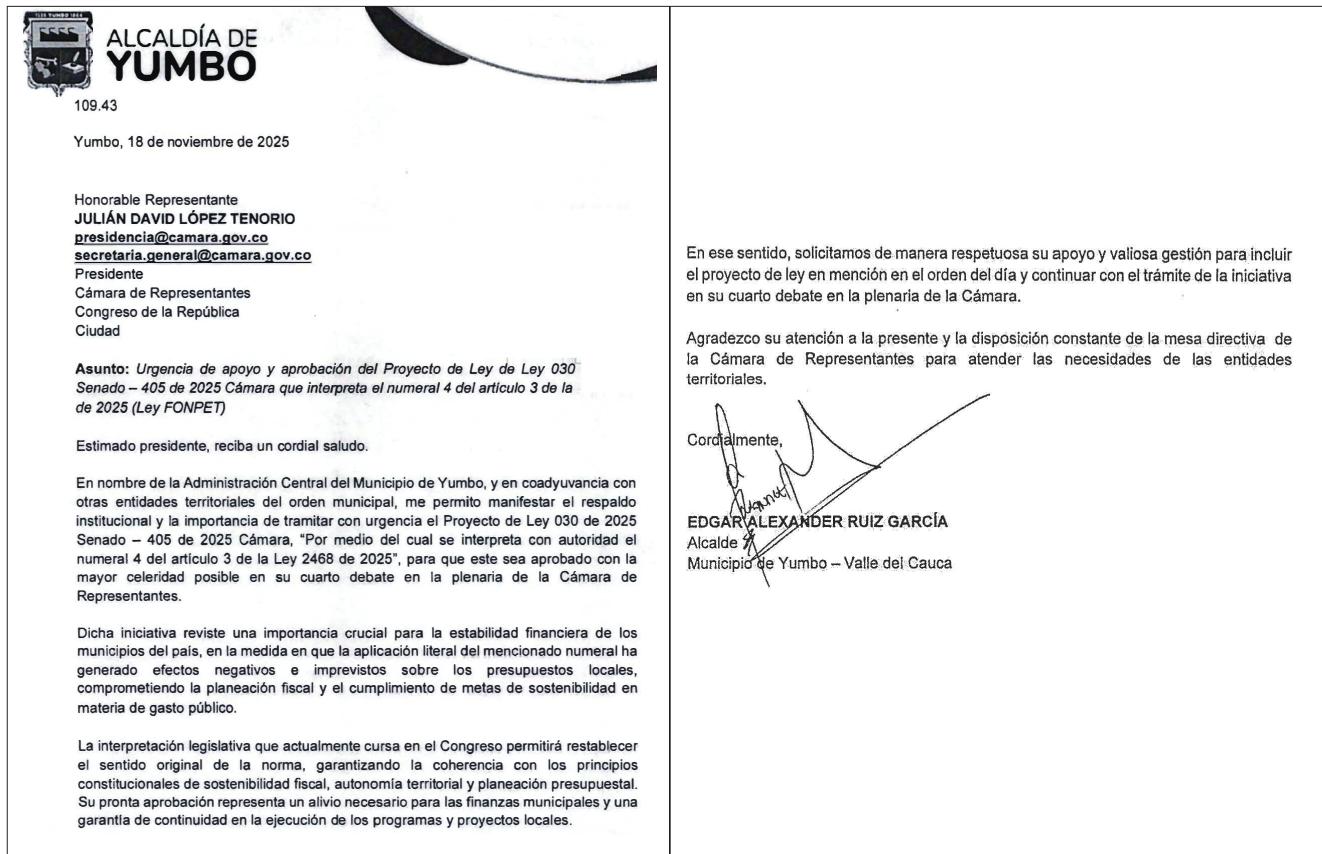
CARLOS EMILIO BETANCOURT GALEANO  
Viceministro General  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público  
DAF/OA]

Con Copia: Dra. Amparo Yaneth Calderón Perdomo, Secretaria Comisión Primera Constitucional de Cámara de Representantes.

Aprobó: Rosa Dory Chaparro Espinosa  
Revisó: María Angélica Bustillo Adachi  
Elaboró: Johanna Alejandra Arias Jaramillo

## CARTA DE COMENTARIOS DE LA ALCALDÍA DE YUMBO – VALLE DEL CAUCA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 30 DE 2025 SENADO, 405 DE 2025 CÁMARA

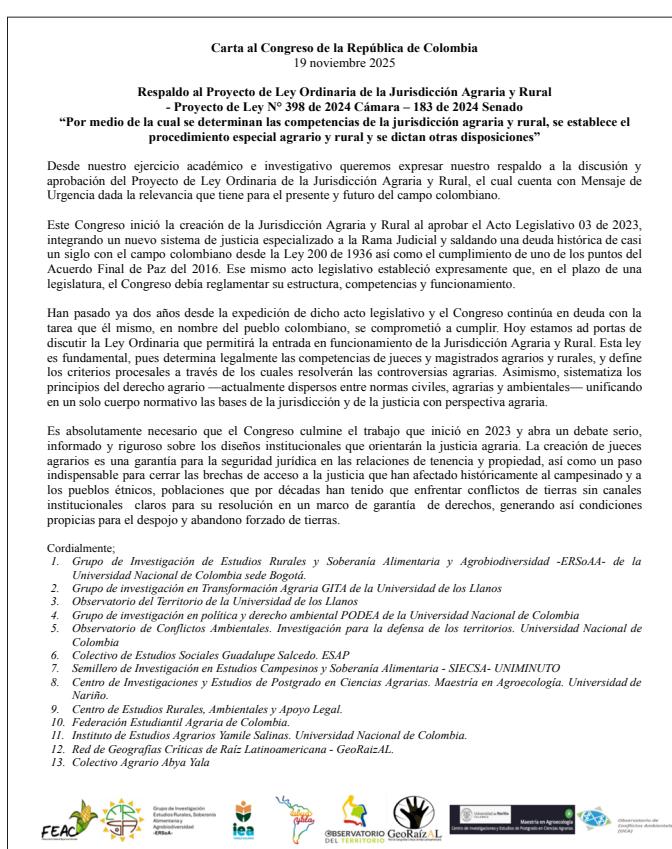
por medio del cual se interpreta con autoridad el numeral 4 del artículo 3º de la Ley 2468 de 2025.



## CARTAS DE RESPALDOS

### CARTA DE RESPALDO DE LA FEDERACIÓN ESTUDIANTIL AGRARIA AL PROYECTO DE LEY ORDINARIA DE LA JURISDICCIÓN AGRARIA Y RURAL, PROYECTO DE LEY NÚMERO 398 DE 2024 CÁMARA – 183 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se determinan las competencias de la jurisdicción agraria y rural, se establece el procedimiento especial agrario y rural y se dictan otras disposiciones.



## CONTENIDO

Gaceta número 2200 - Jueves, 20 de noviembre de 2025

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PONENCIAS

## Págs.

Informe de Ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al proyecto de Ley número 128 de 2025 Cámara, por medio de la cual se reconoce, protege, dignifica y fortalece a las mujeres palenqueras de la diáspora como portadoras patrimoniales, económicas y culturales de Colombia, y se dictan otras disposiciones.....	1
--	---

Informe de ponencia para primer debate y pliego de modificaciones del Proyecto de Ley número 174 de 2025 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.....	8
---	---

## CARTAS DE COMENTARIOS

Carta de comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la ponencia propuesta para primer debate al Proyecto de Acto Legislativo número 171 de 2025 Cámara, por medio de la cual se otorga a la ciudad de San José de Cúcuta la calidad de Distrito Especial Fronterizo, Ambiental, Comercial, Cultural e Histórico y se dictan otras disposiciones, Gaceta del Congreso número 1867 de 2025.....	18
--	----

Carta de comentarios de la alcaldía de Yumbo – Valle del Cauca del Proyecto de Ley número 30 de 2025 Senado - 405 de 2025 Cámara, por medio del cual se interpreta con autoridad el numeral 4 del artículo 3º de la Ley 2468 de 2025.....	21
---	----

## CARTAS DE RESPALDOS

Carta de respaldo de la Federación Estudiantil Agraria al Proyecto de Ley ordinaria de la Jurisdicción Agraria y Rural, Proyecto de Ley número 398 de 2024 Cámara – 183 de 2024 Senado, por medio de la cual se determinan las competencias de la jurisdicción agraria y rural, se establece el procedimiento especial agrario y rural y se dictan otras disposiciones.....	21
---	----