

## 1. INFORMACIÓN GENERAL

<b>Nombre del proyecto normativo:</b>	<i>"Por medio del cual se fija la tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa para la vigencia 2026 y se dictan otras disposiciones"</i>
<b>Tipo de acto administrativo:</b>	Acuerdo de Junta Directiva
<b>Dependencia responsable:</b>	Dirección de Planeación y Política de Movilidad Regional
<b>Fecha de elaboración:</b>	31 de diciembre de 2025

## 2. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD PARA LA EXPEDICIÓN DEL PROYECTO

### 2.1. Contexto normativo del transporte como servicio público esencial

En primer lugar, es preciso señalar que el artículo 2 de la Constitución Política de 1991 establece que las autoridades están instituidas para garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes sociales del Estado y de los particulares. En esa línea, el artículo 365 superior prescribe que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y, por tanto, le corresponde asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Estos servicios, en los términos de la mencionada norma, se encuentran sometidos al régimen jurídico que fija la ley y su prestación podrá ser adelantada por comunidades organizadas o por particulares y por el Estado, directa o indirectamente, aunque este mantendrá su regulación, el control y la vigilancia.

En línea con las señaladas disposiciones constitucionales y en ejercicio de la atribución establecida en el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución<sup>1</sup>, el Congreso de la República expidió las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 que determinaron el carácter de servicio público esencial al transporte. Particularmente, se destaca que las citadas leyes consagran diferentes principios fundamentales y del transporte público<sup>2</sup> que deben guiar el actuar de las diferentes autoridades reguladoras y supervisoras de la prestación de este servicio.

En relación con lo anterior, el literal b) del artículo 2 de la citada Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* establece que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Asimismo, el artículo 3 de la normativa citada define el transporte público como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las

<sup>1</sup> "(...) Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones: (...) 23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y **la prestación de los servicios públicos**". (Negrilla fuera de texto).

<sup>2</sup> Específicamente, los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 y 2, 3, 5 y 8 de la Ley 336 de 1996.

infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y que se regirá por los principios allí señalados.

De acuerdo con lo señalado en la Constitución respecto del régimen jurídico para la definición de las actividades económicas que constituyen servicios públicos, los numerales 2 y 3 del mencionado artículo disponen, respectivamente, que la operación del transporte en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, y que los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

En igual sentido, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 *"Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte"* señala que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público, continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

De igual forma, el artículo 5 de la normativa citada dispone que el servicio de transporte prestado por las empresas de transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado que implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

Por otra parte, el artículo 8 de la citada ley establece que las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de Transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

De acuerdo con la normativa constitucional y legal citada, corresponde a las autoridades de transporte planear, organizar, regular, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte de acuerdo con sus competencias, considerando la importancia de esta actividad para el desarrollo económico y social de la comunidad. En efecto, dentro de los aspectos que deben ser intervenidos por las autoridades de este servicio para su adecuada prestación en términos de acceso, se encuentra la tarifa que deben pagar los usuarios.

## **2.2. Marco jurídico para la definición de la política y adopción de las tarifas del servicio de transporte**

Para empezar, el artículo 60 de la Ley 81 de 1988 *"Por la cual se reestructura el Ministerio de Desarrollo Económico, se determinan las funciones de sus dependencias, se deroga el Decreto legislativo número 0177 del 1o. de febrero de 1956, se dictan normas relativas a los contratos de fabricación y ensamble de vehículos automotores y a la política de precios y se dictan otras disposiciones"* establece que el ejercicio de la política estatal de precios podrá ejercerse bajo alguno de los regímenes allí prescritos, esto es, control directo, libertad regulada o libertad vigilada.

En esa línea, el literal c) del artículo 61 *ejusdem*, en concordancia con el artículo 4 del Decreto 2171 de 1992, dispone que le corresponde al entonces Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hoy Ministerio de Transporte, el establecimiento de la política de precios y su aplicación, así como la fijación, cuando a ello haya lugar, de los precios de los bienes y servicios sometidos a control, entre ellos, las tarifas del transporte terrestre y las del transporte terrestre intermunicipal e interdepartamental. De acuerdo con lo anterior, actualmente, el numeral 2.3. del artículo 2 del Decreto 87 de 2011 *"Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias"* señala que es función de este ministerio *"(...) Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte*

*nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional”.*

De conformidad con lo precedente el artículo 29 de la Ley 336 de 1996 indica que, en su condición rector y orientador del sector y del sistema nacional de transporte, le corresponde al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte. En ese sentido, tal atribución implica fijar tanto la política en materia de tarifas del transporte en sus diferentes modalidades como los criterios que deberán tenerse en cuenta por las diferentes autoridades para la determinación de esas tarifas.

En relación con este último punto, el artículo 30 *ibidem* señala que las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, lo cual, se reitera, conlleva a que sean definidas pautas y criterios con el propósito de que sean atendidos por las autoridades locales de transporte al momento de fijar la tarifa en las modalidades de su competencia.

Ahora bien, en este punto se precisa que el régimen tarifario en el servicio público de transporte cuenta con regulación específica y diferenciada según la modalidad de transporte. Al respecto, de acuerdo con lo consagrado en el artículo 1 de la Ley 336 de 1996, son modos de transporte público el aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre. A su vez, dentro del modo de transporte terrestre, existen diversas modalidades que buscan atender las diferentes necesidades que pueden presentarse en la movilización de personas y cosas, de tal forma que para cada una de ellas existe una serie de reglas y procedimientos que determinan las condiciones para su operación.

Particularmente, con el fin de ejemplificar esas reglas diferenciadas en materia tarifaria, se destaca que: (i) para la modalidad de transporte de pasajeros por carretera, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3600 del 9 de mayo de 2001 por medio de la cual se estableció la libertad para la fijación de las tarifas de este servicio, aunque las empresas tienen el deber de elaborar y conservar en sus archivos los estudios y estructuras de costos elaborados para ese propósito; (ii) en el servicio de transporte especial, según lo señalado en el artículo 2.2.1.6.15.1. del Decreto 1079 de 2015, la tarifa es de libre determinación entre las partes, pero esta debe ser reportada al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Transporte mediante los sistemas de información definidos para tal fin y, (iii) para el servicio de transporte de carga, el artículo 2.2.1.7.6.2 *ib.* dispone que las relaciones económicas entre el generador de la carga y la empresa de transporte público, y de esta con los actores del servicio serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los costos eficientes de operación, de acuerdo con la información publicada a través del SICE-TAC, los cuales no incluyen comisiones, utilidades o servicios adicionales.

Ahora bien, en lo relacionado con el proyecto normativo de la referencia, el Gobierno nacional expidió el Decreto 170 de 2001 *"Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros"*, compilado en el Decreto 1079 de 2015, con el propósito, entre otros, de reglamentar la habilitación de las empresas de esta modalidad de transporte y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico.

Particularmente, para la modalidad de servicio público de transporte colectivo metropolitano de pasajeros, en materia tarifaria, los artículos 2.2.1.1.12.1. y siguientes del citado decreto reglamentan el factor para la determinación de la tarifa, así como sus incrementos y mecanismos para el adecuado control del cumplimiento de estas disposiciones y demás normas concordantes.

Adicionalmente, como normas tarifarias aplicable para la mencionada modalidad de transporte, se destaca el artículo 1 del Decreto 2660 de 1998 *"Por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto"* que dispone que les corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte

público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción., Dicha norma se acompaña con los artículos 3 y 4 *idem*, los cuales prescriben que el Ministerio de Transporte, por medio de resolución, establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos, los cuales se deberán tener en cuenta por las respectivas autoridades locales para la fijación de las tarifas.

En particular, el aludido decreto establece que, para fijar las tarifas, las autoridades locales deben contar con estudios técnicos para cada servicio, que contemplen costos variables, fijos y de capital. Asimismo, señala que se deberán tener en cuenta el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias.

Atendiendo lo precedente, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 4350 de 1998 *"Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto"*, modificada por la Resolución 392 de 1999, con la cual estableció la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de tarifas de transporte público municipal, distrital y metropolitano de pasajeros y/o mixto urbano, la cual, de manera general, contempla lo siguiente:

**Tabla 1 Estructura de costos a contemplar en los estudios de costos para la fijación de la tarifa**

<b>Costo</b>	<b>Descripción</b>
Variables	Combustibles, lubricantes, llantas, mantenimiento, salarios y prestaciones, y servicios de estación.
Fijos	Garaje, gastos de administración y rodamiento, impuestos y seguros
De capital	Recuperación de capital y rentabilidad

Fuente: Elaboración propia a partir de la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte

Por otra parte, la referida Resolución 4350 de 1998 prescribe que, como parte de la metodología, se deben: establecer los parámetros de operación del servicio, especificar el vehículo tipo a partir del análisis del parque automotor que preste el servicio en la jurisdicción, hacer una investigación de precios y rendimiento o frecuencia de cambio de insumos y, en síntesis, elaborar la estructura de costos para calcular la tarifa técnica del servicio, siguiendo una serie de fórmulas que permiten determinar los costos fijos, variables y de capital.

Por último, esta resolución faculta a las autoridades la utilización de factores adicionales para la determinación de los costos y tarifas, factores que deben estar asociados a la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, sujeto a justificación técnica y económica.

De acuerdo con el contexto normativo anteriormente expuesto, se concluye que la fijación de las tarifas del servicio colectivo metropolitano de pasajeros es competencia de las autoridades de transporte metropolitanas, como es el caso de la Agencia Regional de Movilidad, como a continuación se detallará, pero que, para ello, resulta indispensable aplicar la metodología definida por el Ministerio de Transporte, en atención a su rol de director de la política tarifaria para el servicio público de transporte del país independientemente de su radio de acción.

### **2.3. La Agencia Regional de Movilidad como autoridad de transporte metropolitano de pasajeros**

A través del Acto Legislativo 02 del 22 de julio de 2020, se modificó el artículo 325 de la Constitución Política, en el sentido de crear la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (RMBC), la cual fue reglamentada por la Ley Orgánica 2199 de 2022, que adoptó su régimen especial y definió su funcionamiento, en el marco de la autonomía reconocida a sus integrantes por la Constitución.

En aplicación del principio de colaboración armónica establecido en los artículos 113 y 209 de la Constitución Política de 1991, el numeral 10 del artículo 5 de la Ley Orgánica 2199 de 2022, prevé la coordinación como uno de los principios que rigen el funcionamiento de la Región Metropolitana y las entidades territoriales asociadas.

De esta manera, el artículo 10 *ejusdem* prescribe las funciones que desarrollará la RMBC en el área temática de movilidad, las cuales, entre otras, comprenden: el ejercicio de la autoridad regional de transporte en el ámbito geográfico de su jurisdicción y en las modalidades que le hayan sido asignadas en la ley; la articulación e integración del servicio de transporte público regional; la planeación y desarrollo de la infraestructura para la movilidad entre los municipios de su jurisdicción, y la coordinación en su ámbito geográfico del servicio de transporte de carga y la logística regional.

En esa línea, el artículo 32 de la citada Ley Orgánica 2199 del 2022 creó la Agencia Regional de Movilidad como una entidad pública adscrita a la RMBC, encargada de ejercer como autoridad regional de transporte y de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte regional, la cual estará a cargo del Sistema de Movilidad Regional, el cual está integrado por el conjunto de infraestructuras y servicios de transporte público y privado de carácter regional que conectan las personas y mercancías entre los municipios del ámbito geográfico de la movilidad, así como los demás elementos requeridos para su organización, planeación, gestión, financiación y operación. Particularmente, se destaca que esta disposición señala:

*"(...) En materia de transporte público de pasajeros terrestre y férreo, la Agencia Regional de Movilidad, sin que medie requisito adicional, estará a cargo y ejercerá como autoridad de transporte de todas las modalidades de transporte público de pasajeros que conecten a los municipios del ámbito geográfico de la movilidad previsto en la presente ley, en las rutas intermunicipales que tengan origen-destino en los municipios que conforman dicho ámbito geográfico, exceptuando la modalidad de transporte público especial de pasajeros. (...)"*. (Subrayado fuera de texto)

Al respecto, se resalta que el parágrafo 1 del mencionado artículo dispone que los alcaldes de los municipios que se vinculen a la RMBC en el hecho metropolitano o área temática de movilidad actuarán como Junta Directiva de la ARM, y reglamentarán el ejercicio de sus competencias, funciones y operación, en el marco de lo establecido en la referida Ley Orgánica 2199 de 2022.

Por su parte, los artículos 33 y 38 de la citada ley establece las funciones de la ARM, dentro las cuales se encuentra el ejercicio de la autoridad de transporte de las modalidades y radios de acción a su cargo y regulación de la prestación del servicio de transporte público regional que, entre otros aspectos, comprende definir y adoptar la política tarifaria, conforme a los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte.

Por su parte, a través del Acuerdo Regional No. 007 del 2024, el Consejo Regional de la RMBC adoptó los estatutos de la ARM como entidad adscrita y Agencia Estatal de Naturaleza Especial del sector descentralizado de la rama ejecutiva del orden territorial, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y técnica y patrimonio independiente. De esta manera, el artículo 7 *ibidem* señaló las funciones que ejercerá la ARM en línea con las diferentes competencias en el área temática de movilidad consagradas en la Ley Orgánica 2199 de 2022 asignadas a la Región o a esta entidad directamente.

Ahora bien, en virtud de lo expuesto y considerando el principio de gradualidad que rige el ejercicio de las competencias de la RMBC y la ARM, se precisa que el ejercicio de la función de autoridad regional de transporte por parte de esta entidad se encuentra supeditado a un ámbito geográfico y jurisdiccional definido por dos aspectos: (i) que el municipio se encuentre dentro del listado del hecho metropolitano identificado y declarado

en el área temática de movilidad y, (ii) que el municipio se haya asociado a la RMBC en relación con este hecho metropolitano.<sup>3</sup>

En ese contexto, se pone de presente que respecto del criterio (i), por medio de los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 del 2023, el Consejo Regional de la RMBC, respectivamente, identificó y declaró tres (3) hechos metropolitanos en el área temática de movilidad. Estos hechos metropolitanos explican las principales problemáticas e interdependencias funcionales en la citada temática entre Bogotá y 17 municipios de Cundinamarca.<sup>4</sup> De esta manera, estas entidades territoriales conforman el ámbito geográfico en materia de movilidad de la ARM.

A la fecha, se destaca que el Concejo de Bogotá, mediante el Acuerdo Distrital N.º 858 del 18 de noviembre de 2022, autorizó el ingreso del Distrito Capital a la Región Metropolitana. Adicionalmente, la Asamblea de Cundinamarca, mediante la Ordenanza 085 del 8 de julio de 2022, autorizó el ingreso del departamento a la Región Metropolitana. Asimismo, a través del Acuerdo Regional 02 del 28 de mayo de 2024, el Consejo Regional de la RMBC admitió el ingreso del municipio de Soacha a esta entidad en relación con los hechos metropolitanos identificados y declarados por el Consejo Regional y en cuyo ámbito geográfico se encuentra el municipio de Soacha, entre ellos, los referidos hechos metropolitanos en movilidad.

De conformidad con lo señalado, con el ingreso del Distrito Capital y la asociación del municipio de Soacha a la RMBC y en virtud del principio de gradualidad contemplado en la ley, la ARM se convirtió en la única autoridad de transporte de los servicios con origen destino Soacha-Bogotá y viceversa en relación con las modalidades a su cargo; sin embargo, se ha debido adelantar un proceso progresivo para el ejercicio formal de esa competencia que ha estado supeditado al agotamiento de diferentes pasos, análisis previos y acciones de coordinación con diferentes autoridades en aras de generar continuidad en la prestación del servicio.

Asimismo, en el contexto de gradualidad referido, las competencias de la ARM, entre ellas el ejercicio de la autoridad de transporte, se activarán en la medida en que más municipios que conformen el ámbito geográfico de movilidad se asocien a la RMBC en relación con los hechos metropolitanos identificados y declarados en esta materia. En síntesis, la ARM se constituirá en la autoridad de transporte de los servicios que tengan origen o destino en las entidades territoriales que conformen ese ámbito y que se hayan asociado a esta entidad de asociatividad regional.

En este punto, se aclara que frente al servicio de transporte de pasajeros sujeto a rutas que conecte diferentes municipios o distritos, esto es, el denominado servicio público de transporte de pasajeros por carretera o "*servicio intermunicipal*", la autoridad de transporte, de conformidad con lo señalado en el artículo 2.2.1.4.2.1. del Decreto 1079 de 2015 es el Ministerio de Transporte<sup>5</sup>; por tanto, los servicios autorizados por esta cartera en el ámbito geográfico de competencia señalado anteriormente, en virtud de lo señalado en el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022, pasarán a estar a cargo de la Agencia Regional de Movilidad y deberán transformarse en servicios metropolitanos.

<sup>3</sup> La asociación de un municipio a la RMBC requiere que este comparta uno o más hechos metropolitanos reconocidos por el Consejo Regional con los municipios asociados a este esquema y el Distrito Capital. Adicionalmente, el ingreso a la RMBC solo podrá hacerse previa autorización del respectivo Concejo Municipal. Cfr. Art. 7 Ley 2199 de 2022.

<sup>4</sup> Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, La Calera, Madrid, Mosquera, Soacha, Tenjo, Zipaquirá, Tocancipá, Sibate, Sopó, Tabio, Gachancipá y El Rosal.

<sup>5</sup> A menos que se trate de municipios o distritos que hagan parte de un Área Metropolitana constituida en los términos de la Ley 1625 de 2013 o que se hayan asociado a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca según el régimen especial definido en la Ley Orgánica 2199 de 2022. En estos eventos, la autoridad de transporte es, en el caso de las Áreas Metropolitanas, la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada y, en la Región Metropolitana la Agencia Regional de Movilidad como sucede en relación con los servicios Bogotá-Soacha y viceversa.

Considerando lo anterior, y para efectos del proyecto de la referencia, se precisa que la ARM expidió la Resolución No. 02 del 16 de abril de 2025, mediante la cual se establecieron las condiciones para el ejercicio formal y gradual de la autoridad de transporte por parte de esta entidad en relación con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Soacha-Bogotá y viceversa.

De esta manera, el parágrafo 1 del artículo 1 de esta norma define el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Soacha – Bogotá y viceversa:

**"Parágrafo 1.** *Para efectos de la presente resolución, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Soacha – Bogotá y viceversa se entenderá como el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera cuya autoridad en la mencionada ruta se encontraba a cargo del Ministerio de Transporte".* (Negrilla original y subrayado fuera de texto).

A su turno, el artículo 2 de la mencionada resolución establece las condiciones a partir de las cuales la Agencia ejerce formalmente la autoridad de transporte para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Soacha – Bogotá y viceversa, y en relación con las empresas de transporte señaladas en el Anexo 1, que hace parte integral de la referida norma, las cuales, en virtud del artículo 3 ibidem, han continuado prestando el servicio de conformidad con los permisos de operación que fueron otorgados por el Ministerio de Transporte o la autoridad que hiciera sus veces.

Adicionalmente, el artículo 6 de la citada resolución dispone que los vehículos relacionados en el Anexo 2 conforman la capacidad transportadora para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Bogotá-Soacha y viceversa, sin perjuicio de las capacidades transportadoras que sean fijadas posteriormente para cada una de las empresas de transporte.

En todo caso, la Agencia se encuentra en un proceso gradual para consolidar el ejercicio de sus competencias. Producto de lo anterior, el 30 de septiembre de 2025, esta entidad suscribió con el Ministerio de Transporte el "ACTA CONTINUIDAD ESQUEMA DE TRANSICIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA EL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE POR PARTE DE LA AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD EN RELACIÓN CON EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SOACHA – BOGOTÁ Y VICEVERSA" vigente hasta el próximo 28 de febrero de 2026.

En aplicación de las reglas y procedimientos definidos en el literal C de la citada acta, la Agencia y el Ministerio de Transporte están adelantando un ejercicio técnico articulado para la entrega, fijación y/o ajuste, en un marco de transición, de las capacidades transportadoras de las empresas de transporte autorizadas para operar en la ruta con origen destino Soacha – Bogotá y viceversa, así como la definición e identificación a detalle del parque automotor asociado a estas empresas que estará a cargo de cada autoridad. El resultado de este ejercicio será plasmado en los correspondientes actos administrativos expedidos por cada una de estas entidades, lo cual podrá implicar el ajuste de los vehículos bajo la autoridad de la Agencia que hoy se encuentran definidos en el citado Anexo 2 de la Resolución No. 02 de 2025.

En conclusión, de acuerdo con el contexto efectuado, la ARM es la autoridad del servicio público de transporte de pasajeros colectivo metropolitano en la ruta con origen-destino Bogotá-Soacha y viceversa y, por ende, le corresponde la definición de la tarifa de este servicio en aplicación de las facultades y parámetros normativos y técnicos citados en precedencia.

#### **2.4. Operación de otras modalidades de transporte en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa**

Al respecto, se estima oportuno contextualizar que la regulación de la operación del servicio público de transporte en el corredor Soacha – Bogotá y viceversa, desde el año 2000, fue establecida mediante convenios interadministrativos, el último de estos fue el Convenio 2744 del 7 de noviembre de 2023,<sup>6</sup> el cual ya no se encuentra vigente; no obstante, con ocasión de la asociación del municipio de Soacha a la RMBC, desde la ARM se han tomado diferentes decisiones que permiten generar certeza jurídica y continuidad del servicio de transporte de pasajeros en el corredor para las diferentes modalidades que allí operan, esto es:

1. El servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros de Soacha que ingresa al Distrito Capital.
2. El servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (intermunicipal) que se encontraba a cargo del Ministerio de Transporte.
3. El servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi que opera entre Bogotá y Soacha sin Planilla de Viaje Ocasional.
4. El servicio público de transporte masivo de pasajeros que opera en el municipio de Soacha con ocasión de la extensión de Transmilenio a esta entidad territorial.

En ese sentido, la Junta Directiva de la ARM y las autoridades de transporte que allí concurren adoptaron el Acuerdo de Junta Directiva No. 08 del 31 de diciembre de 2024 *"Por el cual se establecen unas medidas transitorias para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor Soacha – Bogotá y viceversa, en el marco de la entrada en funcionamiento gradual de la Agencia Regional de Movilidad como autoridad regional de transporte"* , en el cual, en aras de garantizar la continuidad del servicio y en el marco del principio de gradualidad, se establecieron las siguientes reglas:

1. Hasta tanto la ARM adopte las decisiones para iniciar formalmente el ejercicio de la autoridad regional de transporte, las condiciones de operación en el mencionado corredor serán las señaladas en el Convenio 2023-2744 del 7 de noviembre de 2023, su Anexo 1 y demás documentos que lo integran, independientemente de su terminación o no.
2. Las autoridades de transporte, dentro de las cuales se incluyen el Ministerio de Transporte, las Secretarías de Movilidad del Distrito y de Soacha y la Superintendencia de Transporte, en el ámbito de sus funciones y competencias, continuarán adelantando los trámites y demás actuaciones a que hubiere lugar para garantizar la continuidad del servicio.
3. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa, así como para garantizar la unidad, integridad y financiación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, D. C., incluidas las Fases I, II y III de Transmilenio al municipio de Soacha, se mantendrá la institucionalidad existente sobre dicho sistema. Por consiguiente, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C. continuará ejerciendo como autoridad de transporte y Transmilenio S.A. como ente gestor del SITP de Bogotá, D.C. Cualquier cambio en la institucionalidad para el ejercicio de la autoridad requerirá del cumplimiento de unas condiciones mínimas financieras, institucionales, de estabilidad sobre los contratos vigentes y de servicio con base en estudios técnicos.

<sup>6</sup> Suscrito entre el Ministerio de Transporte, la ARM en ejercicio transitorio de funciones por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Alcaldía de Soacha. Posteriormente, se vinculó a la RMBC con el fin de contratar los estudios que permitan definir las condiciones definitivas de operación del corredor Soacha – Bogotá – Soacha.

En ese contexto, el referido acuerdo contempló que las condiciones de operación en el corredor continuarán siendo las señaladas en el aludido Convenio 2023-2744, independientemente de su terminación, hasta que la Agencia Regional de Movilidad adopte las decisiones frente a las modalidades a su cargo que modifiquen esas condiciones, lo cual se materializó en relación con los servicios que se encontraban a cargo del Ministerio de Transporte con ocasión de la expedición de la citada Resolución No. 02 del 16 de abril de 2025.

Las demás modalidades de transporte, esto es, parte del servicio urbano del municipio de Soacha que fue definido en el último convenio que presta servicios en el corredor Bogotá-Soacha, así como el servicio individual y masivo pueden continuar operando en este ámbito geográfico, sin perjuicio de las decisiones que se adopten para definir las condiciones definitivas de prestación del servicio en virtud de los estudios que se detallan en el siguiente numeral.

En este punto, se precisa que en relación con el servicio urbano de transporte de pasajeros del municipio de Soacha que presta el servicio en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa, el citado Anexo No. 01 del Convenio 2023-2744 señala el parque automotor de esta modalidad de transporte que se encuentra autorizado para operar en dicha ruta.

Por su parte, el parágrafo 2 del artículo 1 del referido Acuerdo de Junta Directiva No. 08 de 2024 señala que las condiciones de la modalidad de servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros del municipio de Soacha que opera en el corredor Soacha - Bogotá y viceversa, se mantendrán hasta que se adopten las decisiones respectivas, para lo cual servirán como insumo los resultados de los estudios desarrollados en virtud del Contrato RM-CD 088 del 8 de octubre de 2024. Como más adelante se detallará, aunque en la norma quedó esta definición no superaría la vigencia 2025, la ejecución de los citados estudios fue prorrogada hasta el 2026, lo que ha aplazado la toma de las decisiones correspondientes.

En todo caso, mientras se obtienen los resultados de los mencionados estudios y se consolidan las condiciones para formalizar integralmente la autoridad de las modalidades de transporte de pasajeros que prestan el servicio en la ruta origen-destino Bogotá-Soacha y viceversa, resulta indispensable que la Agencia continúe avanzando gradualmente en el ejercicio de su competencia.

De esta manera, la Agencia Regional de Movilidad asumirá la fijación uniforme de la tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa, incluido el servicio urbano del municipio de Soacha que opera en el mencionado ámbito geográfico, contando con la voluntad del Alcalde del municipio de Soacha, dada su condición de autoridad local de transporte, quien es integrante de la Junta Directiva de la Agencia.

Lo anterior con el fin de garantizar la continuidad del servicio público esencial de transporte en beneficio de los usuarios, quienes son la prioridad del sector.

En lo demás aspectos operativos del servicio, se continuará aplicando lo establecido en el Acuerdo de Junta Directiva No. 08 del 31 de diciembre de 2024 y la Resolución No. 02 del 16 de abril de 2025 expedida por la Agencia Regional de Movilidad, o aquellas normas que las modifiquen, adicione o sustituyan, sin perjuicio de las actualizaciones o decisiones sobre las condiciones definitivas de operación de la citada ruta, que se adopten a partir de los resultados de los estudios desarrollados en virtud del Contrato RM-CD 088 del 8 de octubre de 2024.

## 2.5. Estudios para la definición de condiciones de operación en la ruta Bogotá-Soacha y viceversa

Como se mencionó anteriormente, la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, la Financiera de Desarrollo Nacional y la Alcaldía del municipio de Soacha suscribieron el contrato interadministrativo RM CD-088-2024, que tiene por objeto "Formular el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Soacha y diseñar las condiciones de operación del transporte público de pasajeros del corredor Soacha-Bogotá-Soacha". Este estudio comprende dentro de su alcance definir para el corto, mediano y largo plazo, desde los componentes técnico, legal, financiero, institucional y tecnológico, las condiciones de operación del transporte público de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa, con lo cual se avanzará en la coordinación de servicios de transporte de pasajeros y la gestión del transporte intermunicipal, siendo insumos claves para consolidar un sistema regional de transporte público.

Se espera que estos estudios permitan contar con elementos de juicio suficientes para definir las condiciones definitivas de operación del servicio en el corredor para los servicios individual y urbano de Soacha que operan en ese ámbito, así como colectivo metropolitano (antes pasajeros por carretera) que se encuentra bajo la autoridad de la Agencia.

Particularmente, respecto del servicio de transporte urbano de pasajeros de Soacha que opera en la ruta que conecta a ese municipio con Bogotá, la cual hoy tiene la connotación de ruta metropolitana, el Acuerdo de Junta Directiva 08 de 2024 señaló lo siguiente en su parágrafo 2 del artículo 1:

*"(...) Las condiciones de la modalidad de servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros del municipio de Soacha que opera en el corredor Soacha - Bogotá y viceversa se mantendrán hasta que se adopten las decisiones respectivas con fundamento en los resultados de los estudios desarrollados en virtud del Contrato RM-CD 088 del 8 de octubre de 2024, sin que supere la vigencia del 2025".*

Al respecto, tal disposición fue establecida en consideración a que, inicialmente, los resultados de los citados estudios fueron contemplados para la vigencia 2025 teniendo en cuenta que el plazo de ejecución del Contrato RM-CD-088 del 8 de octubre de 2024 finalizaba el 28 de noviembre de 2025; no obstante, este contrato ha sido objeto de dos modificatorios suscritos el referido 28 de noviembre y el 29 de diciembre de este año que, respectivamente, han prorrogado su plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2025 y el 15 de abril de 2026 (plazo actualmente vigente).

En ese sentido, en atención a que aún no se cuenta con los resultados de los estudios desarrollados en virtud del citado contrato, durante la vigencia 2025 no fue posible adoptar las decisiones para establecer las condiciones definitivas de operación del corredor Bogotá-Soacha y viceversa. En todo caso, como se indicó anteriormente, sin perjuicio de los resultados de los estudios referidos líneas atrás y lo prescrito en el acuerdo de la referencia frente a la necesidad de unificación tarifaria, las condiciones de la modalidad de servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros del municipio de Soacha que opera en el corredor Soacha - Bogotá y viceversa contempladas en el mencionado Acuerdo de Junta Directiva No. 08 de 2024 se mantendrán, con el fin de garantizar la continuidad del servicio público esencial de transporte en beneficio de los usuarios quienes son la prioridad del sector.

Ahora bien, los estudios del corredor también definirán las condiciones definitivas de operación del servicio colectivo metropolitano de pasajeros (anteriormente pasajeros por carretera) que hoy se encuentra bajo la autoridad de la Agencia de conformidad con lo prescrito en la aludida Resolución No. 02 de 2025; lo anterior, en consideración a que en aplicación del artículo 4 de esta normativa, en el marco del procedimiento gradual para el ejercicio de la citada competencia, se prevé el otorgamiento de permisos de operación especiales y transitorios a las mencionadas empresas para la prestación del servicio de conformidad con lo prescrito en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996. De esta manera, la vigencia de estos permisos, así como la de los demás trámites y servicios adelantados, estará condicionada a la adopción de las decisiones definitivas en virtud de

los estudios técnicos para la definición de las condiciones de operación del corredor Bogotá-Soacha y viceversa.

Así las cosas, los mencionados estudios condicionan las reglas y parámetros de operación del servicio en aras de racionalizar su prestación y mejorarlo en términos de calidad, acceso, seguridad y sostenibilidad. En ese contexto, las tarifas también podrán ser sometidas a actualización en virtud de las decisiones fundamentadas en los resultados que arrojen los estudios, facultad que, en todo caso, le asiste a la Agencia en su calidad de autoridad de una actividad económica catalogada como servicio público en la que prevalece el interés general.

## **2.6. Fijación de la tarifa del servicio de transporte colectivo Bogotá-Soacha por parte de la Agencia**

Como fue mencionado, la Agencia Regional de Movilidad, a partir de la publicación de la Resolución No. 02 del 16 de abril de 2025, es la autoridad de transporte del servicio colectivo metropolitano de pasajeros en la ruta origen – destino Soacha – Bogotá y viceversa; no obstante, el ejercicio de esta competencia se ha venido consolidando en un marco de gradualidad y progresividad que ha tenido como premisas la necesidad de garantía de la continuidad y acceso al servicio y la adquisición progresiva de capacidades técnicas, financieras y humanas de la entidad durante la vigencia en curso.

En ese contexto, ejercer la competencia de autoridad de transporte en el referido ámbito geográfico implica adaptar progresivamente las condiciones del servicio que anteriormente se encontraban bajo la titularidad del Ministerio de Transporte, en la modalidad de pasajeros por carretera (intermunicipal), a las reglas fijadas para el servicio de transporte colectivo metropolitano de pasajeros. En materia tarifaria, esta adaptación implica pasar de un servicio que cuenta con libertad tarifaria en virtud de la Resolución 3600 de 2001 expedida por el Ministerio de Transporte, correspondiente a un régimen de libertad vigilada, a un esquema de definición de la tarifa por parte de la ARM como autoridad de transporte, quien a su vez debe cumplir los parámetros para la elaboración de los estudios de costos establecidos por el Ministerio (equivalente a un régimen de control directo).

Ahora bien, con el fin de materializar el principio de acceso al transporte en beneficio de los usuarios, el cual implica que estos puedan transportarse e informarse sobre el medio y modo que escojan, se considera oportuno que la Agencia avance en la fijación de una tarifa única para los servicios de transporte público de pasajeros que operan en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa.

Asimismo, resulta indispensable procurar la coordinación para armonizar las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros por carretera de corta distancia bajo la autoridad del Ministerio de Transporte que opera en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa.

En especial, se estima oportuno fijar reglas orientadas a garantizar la prestación del servicio en condiciones equitativas y claras para los usuarios, especialmente, en relación con el servicio urbano de Soacha que, en virtud del aludido Acuerdo No. 08 del 31 de diciembre de 2024, puede prestar el servicio en el radio de acción metropolitano a cargo de la Agencia, mientras esta formaliza el ejercicio integral de la autoridad para las modalidades de transporte de pasajeros que prestan el servicio en el citado corredor, a partir de las decisiones que se adopten considerando los resultados de los estudios técnicos en ejecución.

Lo anterior también permitirá consolidar un esquema de prestación del servicio que garantice la libre y sana competencia entre los operadores, así como la protección del derecho a la información clara, comprensible, precisa e idónea del servicio de transporte que les asiste a los mencionados usuarios, indistintamente de la modalidad de transporte que escojan.

En relación con los estudios de costos para la fijación de la tarifa, es oportuno destacar que el Acuerdo de Junta Directiva N.º 05 del 23 de septiembre de 2025 establece la Estructura Organizacional de la Agencia y señala las funciones de sus dependencias para el cumplimiento del objeto y competencias generales asignadas

legal y estatutariamente a la entidad. Específicamente, el numeral 12 del artículo 10 *ibidem* señala que es función de la Dirección de Planeación y Política de Movilidad Regional, la dirección de la definición de la política tarifaria y los estudios técnicos que permitan la fijación de las tarifas de los servicios de transporte e infraestructura a cargo de la Agencia.

En cumplimiento de lo anterior, la referida Dirección dirigió la elaboración de los estudios de costos que sustentan la fijación de la tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta Bogotá-Soacha para la vigencia 2026. Estos estudios se encuentran contenidos en el Documento Técnico de Soporte adjunto a la presente memoria, los cuales fueron desarrollados de conformidad con la metodología definida por el Ministerio de Transporte y la normativa vigente.

Por otra parte, en aplicación de los principios de coordinación y colaboración armónica, el municipio de Soacha elaboró el estudio de costos que sustenta la fijación de la tarifa del servicio de transporte urbano de pasajeros que opera en la ruta Bogotá-Soacha y viceversa, el cual sustenta el proyecto de acuerdo de la referencia.

En síntesis, a partir de los mencionados estudios de costos, el proyecto normativo de la referencia, en aplicación de la normativa mencionada, se encarga de regular los siguientes aspectos:

- a. Fijar la tarifa del servicio de transporte colectivo de pasajeros en la ruta origen-destino Bogotá-Soacha y viceversa, la cual será aplicable a partir del 13 de enero de 2026. Esta tarifa será diferencial según las franjas horarias allí definidas, lo cual, como se detalla en los estudios, obedece a las variaciones de los costos asociados a los salarios y prestaciones de los operadores del servicio en función del horario de trabajo y las disposiciones señaladas en el régimen laboral (recargos nocturnos, dominicales y festivos).
- b. Precisar los vehículos vinculados a las empresas de transporte que operan en esa ruta, a los cuales les será aplicable la tarifa del servicio, sin perjuicio de las modificaciones que puedan efectuarse respecto de esos automotores destinatarios de la medida, en virtud del proceso en curso de intercambio de información con el Ministerio de Transporte, que permitirá consolidar con precisión el parque automotor bajo la responsabilidad de la Agencia. Asimismo, aclarar que esta tarifa aplicará sin perjuicio de las decisiones que se adopten con base en los resultados de los estudios que servirán de insumo para definir las condiciones de operación en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa.
- c. Establecer las disposiciones necesarias para garantizar el derecho a la información de los usuarios frente a la tarifa del servicio, como la regulación de los avisos de tarifas y los mecanismos de verificación en vía y administrativos del cumplimiento de las normas establecidas en el proyecto de acuerdo.
- d. Adoptar medidas para la unificación de la tarifa de los servicios de transporte de pasajeros que operan en la ruta Bogotá-Soacha y viceversa, la cual tiene connotación metropolitana, así como propender por la armonización entre esta tarifa y la adoptada para los servicios de radio de acción nacional con incidencia en el corredor.

Respecto de este último punto, la Agencia reconoce que, en virtud de lo dispuesto en la Ley 336 de 1996, la garantía de la protección de los usuarios es prioridad del sector. Por este motivo, incluye disposiciones encaminadas a promover la efectividad del derecho del usuario del servicio de transporte en su condición de consumidor, a recibir información clara, veraz, suficiente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea del precio (tarifa) del servicio, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1.3 del artículo 3 y en los numerales 23, 24 y 26 *ibidem* de la Ley 1480 de 2011, Estatuto del Consumidor.

### **3. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES SE DIRIGE EL PROYECTO**

Las disposiciones del proyecto normativo serán aplicables a:

1. Las empresas que prestan el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros en la ruta con origen-destino Bogotá-Soacha y viceversa.
2. Los vehículos con tarjeta de operación vigente, relacionados en los Anexos 1 del Convenio 2023-2744 y 2 de la Resolución N.º 02 del 16 de abril de 2025 expedida por la Agencia Regional de Movilidad, o aquellos que los modifiquen, adicionen o sustituyan en el ejercicio gradual para la consolidación de la autoridad de transporte y, sin perjuicio de las actualizaciones o decisiones que se adopten a partir de los resultados de los estudios que establecerán las condiciones definitivas de operación de la citada ruta.
3. Los propietarios y conductores, quienes deberán velar por la aplicación y cobro de la tarifa del servicio fijada de acuerdo con los estudios técnicos de costos elaborados por la Agencia.
4. Las autoridades de transporte y tránsito con competencias en la ruta Bogotá-Soacha y viceversa, y su infraestructura de transporte asociada.
5. Los usuarios del servicio, quienes contarán con una tarifa cierta y verificable para atender sus necesidades de movilización.

### **4. VIABILIDAD JURÍDICA**

En relación con las normas que otorgan competencia para la expedición del proyecto, el artículo 30 de la mencionada ley señala que, de conformidad con la política y criterios establecidos por el Ministerio de Transporte, para la fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

De acuerdo con lo anterior, el artículo 1 del Decreto 2660 de 1998 "*Por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto*" dispone que les corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.

Asimismo, el artículo 1 de la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte señala que las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

Ahora bien, para precisar las competencias de la Junta Directiva para fijar las tarifas del servicio, se destaca que el literal c) del artículo 33 de la Ley Orgánica 2199 de 2022 dispone que es función de la Agencia Regional de Movilidad, ejercer la autoridad de transporte de las modalidades y radios de acción a su cargo, para lo cual podrá definir y adoptar la política tarifaria, conforme a los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte, así como vigilar y controlar la prestación del servicio, entre otras acciones requeridas para su desarrollo.

En efecto, la mencionada competencia en materia tarifaria fue asignada a la Agencia, sin precisar el órgano o servidor público encargado de ejercerla, razón por la cual resulta pertinente dilucidar la forma en que esta se materializa. Para tal propósito, es oportuno referir que el literal c) del numeral 5) del artículo 21 de la

mencionada ley dispone que es competencia del Consejo Regional de la Región Metropolitana "*Fijar las tarifas del servicio de transporte público de acuerdo con su competencia*".

Aunque tal facultad fue asignada legalmente al Consejo Regional, esta instancia atribuyó expresamente la aludida competencia a la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad con la expedición del Acuerdo Regional 7 de 2024, Estatutos de la ARM, que en su numeral 6 del artículo 10 señaló que corresponde a este órgano "*Fijar las tarifas (...) que por competencia la Ley le asigne a la Agencia Regional de Movilidad*". Sobre este último punto, como fue señalado, el literal c) del artículo 33 de la Ley 2199 de 2022 dispone que a la Agencia le corresponde definir la política tarifaria para las modalidades de transporte a su cargo, como es el caso del servicio colectivo metropolitano de pasajeros origen-destino Bogotá-Soacha y viceversa según fue detallado en acápite anteriores.

Así las cosas, se sustenta la competencia de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad para adoptar el proyecto normativo de la referencia.

Por otra parte, frente al cambio de régimen tarifario con ocasión de la transformación de la autoridad de transporte de la ruta Bogotá-Soacha, así como los ajustes respecto del parque automotor que puedan derivarse de los actos administrativos que expida la Agencia para consolidar el ejercicio de esta competencia, se destaca la siguiente jurisprudencia, por tener impacto en la expedición de la iniciativa:

En primer lugar, el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los prestadores, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado.<sup>7</sup>

En segundo lugar, la Corte Constitucional<sup>8</sup> ha explicado que el transporte es una actividad en la que resulta comprometido el interés general, por lo que el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general. De esta manera, al encontrarse comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable y el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio.

## **5. IMPACTO ECONÓMICO**

El proyecto genera un impacto económico al establecer el precio (tarifa) para la prestación de un servicio; no obstante, este impacto se encuentra debidamente justificado en tanto la tarifa fijada obedece exclusivamente a los costos fijos, variables y de capital del servicio según se detalla en el documento técnico de soporte adjunto a la presente memoria.

<sup>7</sup> Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno

<sup>8</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Vladimiro Naranjo Mesa

## **6. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL**

Para la adopción e implementación del proyecto no se requiere viabilidad o disponibilidad presupuestal alguna, en tanto las actividades de supervisión para el cumplimiento de las disposiciones adoptadas se realizarán teniendo en cuenta los insumos ya existentes para el ejercicio de las funciones a cargo de la Agencia, de acuerdo con la estructura administrativa y financiera con la que cuenta actualmente. Asimismo, los costos que pueda implicar el proyecto (como la elaboración de los avisos de tarifa) deberán ser asumidos por los actores del servicio.

## **7. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN**

La norma por expedir no genera impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.

## **8. DOCUMENTOS TÉCNICOS DE SOPORTE DEL PROYECTO**

En cumplimiento de la metodología definida por el Ministerio de Transporte contemplada en la Resolución 4350 de 1998, la Dirección de Planeación y Política de Movilidad Regional elaboró el Documento Técnico de Soporte denominado *"Estudio de Costos y Definición de la Tarifa técnica para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa para la vigencia 2026"*

Por su parte, en aplicación de los principios de colaboración y coordinación que rigen la función administrativa establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política y en las Leyes 489 de 1998 y 1437 de 2011, la Secretaría de Movilidad de Soacha elaboró los estudios de costos para sustentar la fijación, de la tarifa del servicio urbano de pasajeros del municipio que opera en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa por parte de la Agencia Regional de Movilidad; lo anterior, considerando que esta entidad se encuentra en un proceso gradual para el desarrollo de sus competencias, entre ellas, el ejercicio integral de la autoridad de los servicios de transporte que operan en el citado corredor, que, en todo caso, se encuentra supeditado a las decisiones que se tomen teniendo como referencia los resultados de los estudios en ejecución bajo el Contrato RM-CD 088 de 2024 suscrito por la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca y la Alcaldía de este municipio con la Financiera de Desarrollo Nacional S.A.

Así las cosas, el estudio de costos de la referencia que se presenta ante la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad fue desarrollado cumpliendo con los parámetros metodológicos establecidos en la Resolución 4350 de 1998 adoptada por el Ministerio de Transporte.

## **9. SOCIALIZACIÓN Y PUBLICACIÓN A COMENTARIOS DE CIUDADANÍA Y GRUPOS DE INTERÉS**

En primer lugar, en aplicación de los principios de participación, publicidad y transparencia consagrados en las Leyes 1437 de 2011 y 1712 de 2014, esta iniciativa fue socializada con el municipio de Soacha, el Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca, la Región Metropolitana de Bogotá – Cundinamarca y las empresas transportadoras, como se detalla a continuación:

n.º	Fecha	Modalidad/Lugar	Objeto
1	11-12-2025	Presencial/Sala Juntas RMBC	Mesa con empresas de transporte y representantes de asociaciones de propietarios
2	23-12-2025	Virtual/Teams	Mesas de socialización con la Secretaría de Movilidad de Soacha, Secretarías de Movilidad y Planeación de Bogotá D.C., Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca y Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca
3	26-12-2025	Virtual/Teams	Mesa de socialización con empresas de transporte
4	30-12-2025	Virtual/Teams	Mesas de socialización con las empresas de transporte y el acompañamiento de la Secretaría de Movilidad de Soacha
5	31-12-2025	Virtual/Teams	Mesa de socialización con Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca
6	02-01-2026	Virtual/Teams	Mesas de socialización con la Secretaría de Movilidad de Bogotá, D.C.
7	05-01-2026	Virtual/Teams	Mesa de socialización con la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca

En aras de garantizar la participación efectiva, y con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, se destaca que la iniciativa fue publicada el 5 de enero de 2026, en el sitio <https://regionmetropolitana.gov.co/entidades/agencia-regional-de-movilidad> - Sección "Proyectos normativos para comentarios"; se dispuso la cuenta oficial [correspondencia@agenciaregionaldemovilidad.gov.co](mailto:correspondencia@agenciaregionaldemovilidad.gov.co) para recibir comentarios hasta las 12:00 horas (mediodía) del 8 de enero de 2026. Esta información fue divulgada a través de piezas gráficas publicadas en las redes sociales de la Agencia Regional de Movilidad.

Como resultado de este ejercicio **XXXXX**

## 9. ANEXOS

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria	X
Informe de respuesta a observaciones y propuestas presentadas por ciudadanos y grupos de interés	X
Concepto de abogacía de la competencia – Superintendencia de Industria y Comercio	No aplica
Concepto de creación o modificación estructural de trámites - DAFP	No aplica
Otro ( señale cuál)	Documentos Técnicos de Soporte señalados en el numeral 8

Proyectó: Angie Rincón Jiménez – Contratista

Revisó: María Angélica Bejarano Puella – Directora Jurídica

Aprobó: Susana Morales Pinilla – Directora de Planeación y Política de Movilidad Regional