



**MOVEMOS PAÍS**

*Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia*

# ANÁLISIS TÉCNICO, JURÍDICO, REGULATORIO Y ECONÓMICO

*Observaciones al Proyecto de Decreto que modifica el régimen del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi - versión publicada para comentarios en junio de 2026, con solicitud de suspensión.*

**DIRIGIDO AL**

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

*Julio de 2026*

*John Jairo Correa Rodríguez*

Julio de 2026

Santiago de Cali, Julio de 2026

Doctora

**MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA**

Ministra de Transporte

Calle 24 # 60 - 50, Piso 9, Complejo Empresarial Gran Estación II  
Bogotá D.C.

**Asunto:** Solicitud de suspensión del Proyecto de Decreto “*Por la cual se modifican y se derogan unos artículos del Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi*”, publicada para comentarios en junio de 2026, con concepto técnico, jurídico, regulatorio y económico.

Respetada señora Ministra:

En el marco del proceso de consulta pública del proyecto de decreto “*Por el cual se modifican y se derogan unos artículos del Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte - Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi*”, publicado para comentarios el 19 de junio de 2026, nos permitimos remitir el Concepto Técnico de Política Pública elaborado por Movemos País - Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia.

El concepto reconoce los principales avances de la iniciativa y formula observaciones y propuestas de ajuste dirigidas a fortalecer la calidad regulatoria, la seguridad jurídica y la sostenibilidad de la política pública. Agradecemos la apertura del Ministerio de Transporte a este proceso de consulta y reiteramos la disposición de Movemos País para seguir aportando, desde la independencia técnica y el análisis basado en evidencia, al fortalecimiento del sector transporte.

Atentamente,

**JOHN JAIRO CORREA RODRÍGUEZ**

[Movemos País](#)

Adjunto: 19 folios. Análisis Técnico, Jurídico, Regulatorio y Económico – Financiero. Julio 2026

**MOVEMOS PAÍS**

*Por los que mueven el país*

[presidencia@movemospais.com](mailto:presidencia@movemospais.com) - [www.movemospais.com](http://www.movemospais.com)



@movemospais

**AVISO DE CONFIDENCIALIDAD Y PROPIEDAD INTELECTUAL.** Este documento y su contenido son propiedad intelectual de Movemos País. Su elaboración es original y se difunde con fines técnicos y de política pública. Si va a utilizar, reproducir, citar o adaptar total o parcialmente esta matriz —en documentos, presentaciones, estudios, decisiones administrativas o publicaciones—, debe atribuir la autoría a Movemos País y citarla de forma expresa. El uso sin atribución no está autorizado.

## Tabla de contenido

---

1. Suspensión del trámite de expedición
2. Análisis del procedimiento y del soporte normativo
3. Análisis de los avances de la iniciativa y observaciones de fondo
4. Peticiones
5. Normatividad analizada
6. Jurisprudencia consultada
7. Referencias
8. Nota metodológica



## Consideraciones preliminares

Movemos País, Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia, presenta, dentro del término de la consulta pública y en ejercicio del derecho de participación previsto en los artículos 3 y 8 de la Ley 1437 de 2011 y en los artículos 2.1.2.1.1 y siguientes del Decreto 1081 de 2015, sus observaciones al proyecto de decreto de la referencia. Movemos País concurre en su condición de observatorio regulatorio del sector, sin representación de intereses gremiales ni empresariales particulares, con el propósito exclusivo de contribuir a la calidad técnica y jurídica del acto administrativo y a la sostenibilidad de la política pública de transporte.

El documento se organiza en cuatro capítulos. El primero plantea una cuestión previa de orden procedimental; el segundo analiza el cumplimiento del procedimiento y del soporte normativo del proyecto; el tercero reconoce y analiza los avances de la iniciativa y formula observaciones de fondo con alternativas concretas; y el cuarto consolida las peticiones. El análisis contrasta el articulado y la Memoria Justificativa (formato CJS-F-006, de 19 de junio de 2026) con el marco legal y reglamentario vigente, con los pronunciamientos de la Superintendencia de Industria y Comercio en materia de abogacía de la competencia y con los precedentes del Consejo de Estado en control de legalidad de actos administrativos de contenido regulatorio.

### 1. Suspensión del trámite de expedición.

---

Movemos País solicita, como cuestión previa y principal, que el Ministerio **suspenda el trámite de expedición del proyecto hasta subsanar los defectos de soporte técnico y de impacto de la Memoria Justificativa y surtir el concepto de abogacía de la competencia.**

Esta solicitud no objeta la orientación de la reforma, cuyos avances se reconocen y analizan en el capítulo 3, sino que advierte que su expedición en el estado actual del expediente la expondría a un riesgo cierto de control de legalidad. Los fundamentos, desarrollados en el capítulo 2, se sintetizan así:

- La Memoria no satisface el contenido mínimo exigido por el artículo 2.1.2.1.6 del Decreto 1081 de 2015.
- La medida de mayor impacto (la reposición con tecnología única) se adopta sin Análisis de Impacto Normativo ni evaluación de alternativas.
- El proyecto incide en la libre competencia y no se ha surtido el concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio (artículo 7 de la Ley 1340 de 2009).
- El diagnóstico se sustenta en bases de datos parciales que la propia Memoria reconoce no migradas plenamente al sistema, sin representatividad numérica ni geográfica acreditada del universo de la modalidad.

El precedente del Consejo de Estado confirma que los defectos de motivación y la insuficiencia del soporte técnico son causal de control judicial de los actos de contenido regulatorio. En el auto de 7 de mayo de 2026, dentro del control del Decreto 572 de 2025, se dispuso una medida cautelar por esa clase de defectos; dicha decisión fue posteriormente revocada el 2 de junio de 2026, lo que ilustra tanto la seriedad del riesgo como la conveniencia de subsanar en sede administrativa antes de la expedición.

## 2. Análisis del procedimiento y del soporte normativo.

---

Este capítulo examina tres defectos del expediente que fundan la petición de suspensión, con indicación de la norma concreta que se estima incumplida y de las razones por las cuales su observancia no es una formalidad, sino una garantía de la validez y de la calidad de la intervención.

### Observación 1. Contenido mínimo de la Memoria Justificativa y necesidad del Análisis de Impacto Normativo (artículo 2.1.2.1.6 del Decreto 1081 de 2015).

**Marco normativo aplicable.** El artículo 2.1.2.1.6 del Decreto 1081 de 2015 establece el contenido mínimo obligatorio de la memoria justificativa que acompaña todo proyecto de regulación, incluyendo de manera expresa la valoración del impacto económico, cuando sea aplicable y, los estudios técnicos que sustenten la medida.

**Efecto observado.** Del análisis realizado se observa que la Memoria Justificativa podría fortalecerse respecto de varios de los elementos previstos en el artículo 2.1.2.1.6 del Decreto 1081 de 2015. La Memoria declara que el decreto “*no tendrá impacto económico alguno*”, que “*no requiere disponibilidad presupuestal*”, que “*no genera impacto medioambiental*” y que “*el presente acto administrativo no tiene estudios técnicos*”. Tales afirmaciones se predicen de un proyecto que ordena la reposición vehicular obligatoria con una tecnología determinada (artículo 6, parágrafo 2), medida de contenido económico y ambiental relevante. Se advierte, por tanto, una distancia entre el contenido material de la medida y la valoración de impacto que la acompaña, que sugiere la conveniencia de completar los elementos del contenido mínimo previsto en el artículo 2.1.2.1.6.

**Por qué es necesario el Análisis de Impacto Normativo (AIN).** El Análisis de Impacto Normativo es el instrumento metodológico (adoptado por la política de mejora normativa y respaldado por el Documento CONPES 3816 de 2014) que obliga a la administración a i) identificar con precisión el problema que se pretende resolver, ii) evaluar los riesgos asociados a la intervención, iii) considerar varias alternativas regulatorias, incluida la opción de no regular, iv) estimar los costos y beneficios de cada una, y v) escoger, de manera motivada, la que logre el fin con la menor restricción de derechos y de la competencia.

La mejora regulatoria en Colombia incorpora el Análisis de Impacto Normativo (AIN) como instrumento para fortalecer la calidad de las decisiones regulatorias. El Documento CONPES 3816 de 2014 recomienda que toda regulación se fundamente en evidencia, evaluación de alternativas regulatorias, valoración de impactos y análisis costo-beneficio, en concordancia con las recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

**El AIN como eje que articula las demás observaciones.** La ausencia de este análisis no es un defecto formal aislado. Es la causa metodológica común de la mayor parte de las observaciones que este documento formula. En efecto, un Análisis de Impacto Normativo debidamente surtido habría exigido: evaluar el riesgo de exclusión del pequeño propietario y la necesidad de financiación (Observaciones 5 y 4); comparar la obligación de tecnología única frente a alternativas menos restrictivas (el incentivo, el estándar abierto de cero y bajas emisiones o la gradualidad) (Observación 4); dimensionar el universo real de la modalidad y su antigüedad antes de intervenir (Observación 3); evaluar el riesgo operativo derivado de las condiciones de suministro eléctrico (Observación 10); y estimar el costo del programa de

formación y su fuente de financiación (Observación 9). Dicho de otro modo, las observaciones de fondo de este documento no son reparos inconexos, sino manifestaciones de una misma omisión: la de la evaluación de riesgos y la comparación de alternativas que el AIN está diseñado para garantizar. Es precisamente por ello que su realización resulta indispensable. No para cumplir una formalidad, sino para que la administración pueda demostrar que evaluó los riesgos y eligió la mejor alternativa disponible.

**Consecuencia jurídica.** En una medida como la reposición con tecnología única, el AIN es el medio idóneo para demostrar que la administración comparó la obligación exclusiva frente a alternativas menos restrictivas y que eligió justificadamente. Su ausencia no solo debilita la motivación, adicionalmente, impide acreditar la proporcionalidad que exige el ordenamiento y que la jurisprudencia constitucional demanda de toda medida que limita la libertad económica.

**Propuesta de ajuste.** Complementar la Memoria con la valoración de impacto económico, ambiental y presupuestal y con el Análisis de Impacto Normativo (con evaluación explícita de alternativas) exigidos por el artículo 2.1.2.1.6 del Decreto 1081 de 2015, con anterioridad a la expedición del acto.

## **Observación 2. Deber de surtir el concepto de abogacía de la competencia (artículo 7 de la Ley 1340 de 2009).**

**Marco normativo aplicable.** El artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, reglamentado en la materia, impone a las autoridades el deber de informar a la Superintendencia de Industria y Comercio los proyectos de acto administrativo con fines regulatorios que puedan tener incidencia sobre la libre competencia en los mercados, para que aquella emita el concepto de abogacía de la competencia.

**Por qué es obligatorio y no potestativo.** El deber de informar surge cuando el proyecto puede afectar la competencia; verificado ese supuesto, la remisión a la Superintendencia no queda a discreción de la entidad. La finalidad es preventiva: permitir que el regulador de la competencia advierta, antes de la expedición, si la medida introduce barreras de entrada, favorece a un segmento de la oferta o restringe injustificadamente las opciones del mercado. Omitir el concepto cuando procede priva al acto de un insumo cuya ausencia ha sido valorada por la jurisdicción contencioso-administrativa como defecto del trámite.

**Incidencia en la competencia en el caso concreto.** La exigencia de reposición “*solo con vehículos eléctricos*” (artículo 6, parágrafo 2), leída con la definición excluyente de “*vehículo eléctrico*” del artículo 1, restringe el mercado de reposición a un único tipo de motorización y excluye tecnologías alternativas de cero y bajas emisiones. Esta restricción tiene incidencia directa sobre la libre competencia. La propia Memoria, en su formato, contempla como anexo el concepto de abogacía de la competencia “*cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados*”, sin que su cumplimiento aparezca acreditado en el expediente.

**Doctrina aplicable.** La Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de esta función, ha sostenido que las medidas que restringen opciones tecnológicas deben preservar la neutralidad tecnológica y superar un test de necesidad, idoneidad y proporcionalidad. La ausencia de estudios técnicos, reconocida en la Memoria, dificulta acreditar esa proporcionalidad.



Las recomendaciones internacionales en materia de mejora regulatoria destacan la importancia de preservar la neutralidad tecnológica cuando varias alternativas permiten alcanzar el mismo objetivo público, salvo que exista evidencia suficiente que justifique una restricción específica.

**Propuesta de ajuste. Surtir el concepto de abogacía de la competencia ante la Superintendencia de Industria y Comercio antes de la expedición e incorporar su resultado al expediente.**

### **Observación 3. Representatividad de la base diagnóstica: dimensión numérica y geográfica.**

**Estándar de contraste.** El principio de racionalización de los equipos conforme a la demanda (artículo 3 de la Ley 105 de 1993) y el deber de motivación de los actos administrativos exigen que la intervención se sustente en un diagnóstico representativo del universo sobre el que recae. En un país de geografía y economías regionales heterogéneas, la representatividad no se agota en el número: también es territorial.

**Insuficiencia numérica.** La Memoria construye su diagnóstico sobre tres conjuntos de datos de origen y alcance distintos, que conviene no confundir: i) una base de “*Empresas Individual – Taxis*” con 3.066 vehículos vinculados en 20 departamentos, con la advertencia de que el 83,1% se concentra en 8 departamentos; ii) una base de “*Taxis matriculados desde 2020 a 2025*”, con corte a septiembre de 2025, que reporta 23.682 vehículos activos, liderados por Bogotá D.C. (8.401), Valle del Cauca (2.930) y Antioquia (2.691); y iii) 1.260 trámites de cambio de servicio en el mismo período. La propia Memoria reconoce la limitación de esta base al señalar que “*la información del transporte individual aún no ha sido migrada plenamente al sistema*” y que el análisis se sustenta en “*los registros administrativos disponibles*”.

**Contraste con la dimensión oficial del parque.** Un ejercicio oficial de la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME), el Informe técnico “*Formular el programa de ascenso tecnológico de la flota de taxis a nivel nacional hacia tecnologías de cero y bajas emisiones*”, de noviembre de 2021, estableció, a partir de la base depurada del RUNT, que en el país circulan alrededor de 220.816 taxis (98% automóviles y 2% camionetas) (UPME, 2021). Frente a esa magnitud, los 23.682 vehículos activos que reporta la Memoria representan cerca del 11% del parque dimensionado oficialmente. El diagnóstico, en consecuencia, no se construye sobre el universo de la modalidad, sino sobre subconjuntos parciales cuya representatividad la propia entidad no acredita.

**Ausencia de variables decisivas para la reposición.** El mismo Informe de la UPME aporta dos variables que la Memoria omite y que resultan determinantes para dimensionar una obligación de reposición: la edad promedio del parque de taxis es de once (11) años, con un 48% de vehículos de menos de diez años; y su composición tecnológica se concentra en gasolina (82%) y gas-gasolina (16%), con diésel (2%) y una participación eléctrica inferior al 0,01 % (UPME, 2021). Estos datos (antigüedad y punto de partida tecnológico) son precisamente los que permitirían estimar el volumen, el ritmo y el costo de la transición, y no figuran en el soporte del proyecto.

La calidad del diagnóstico constituye uno de los elementos esenciales para valorar la necesidad y proporcionalidad de la intervención regulatoria. Cuando la propia Memoria

reconoce limitaciones en la cobertura o disponibilidad de información, resulta recomendable fortalecer la línea base antes de adoptar medidas regulatorias de alcance nacional.

**Insuficiencia geográfica.** Los propios datos de la Memoria evidencian una concentración territorial marcada: el parque activo se distribuye principalmente en Bogotá D.C. (aproximadamente 35%), Valle del Cauca (12%) y Antioquia (11%), mientras numerosos departamentos registran participaciones marginales. La modalidad opera bajo realidades regionales profundamente distintas (capitales andinas de alta densidad, ciudades intermedias, municipios de la Orinoquía y la Amazonía, zonas de frontera y corredores del Caribe y del Pacífico) que difieren en patrones de demanda, capacidad de pago, disponibilidad de oferta vehicular y, de manera crítica para la reposición, en infraestructura de recarga y de abastecimiento energético. Un diagnóstico construido sobre un subconjunto concentrado en pocas regiones no captura esa diversidad. Una obligación nacional uniforme, sustentada en una muestra sesgada geográficamente, corre el riesgo de resultar inviable o desproporcionada en los territorios no representados.

**Consecuencia.** Una reforma de alcance nacional, con efectos económicos sobre la totalidad de la modalidad, no puede fundarse en una muestra cuya representatividad (numérica y territorial) no se demuestra, ni en cifras de cortes no conciliados. Este defecto afecta la solidez del diagnóstico y, con ello, la motivación del acto.

**Evidencia de percepción sectorial.** De manera complementaria, el Primer Barómetro del Sector Transporte 2026 (sondeo no probabilístico, n = 32.447, mayo de 2026) recogió las prioridades del sector mediante recolección de campo independiente (Movemos País, 2026). Sin sustituir el diagnóstico técnico que la administración debe construir, este ejercicio ilustra que existen instrumentos de percepción sectorial que la Memoria podría considerar para enriquecer y territorializar su línea base.

**Propuesta de ajuste.** Conciliar en la Memoria las fuentes y los cortes; precisar universo, parque activo y flujos con una misma fecha de corte; desagregar el diagnóstico por regiones o tipologías territoriales; e incorporar el número de empresas habilitadas y la antigüedad del parque a partir de los registros de la Superintendencia de Transporte y del RUNT, o declarar expresamente su indisponibilidad. A la fecha no existe registro oficial consolidado y público del número de empresas habilitadas de la modalidad ni de la edad promedio del parque, lo que refuerza la necesidad de construir esa línea base (con lectura territorial) antes de la expedición.

### 3. Análisis de los avances de la iniciativa y observaciones de fondo.

---

#### 3.1. Avances que la iniciativa acierta en incorporar.

Movemos País reconoce que el proyecto contiene una línea de política acertada y necesaria, que se analiza a continuación por su fundamento normativo y su efecto esperado. Estos avances se articulan en torno a cuatro objetivos que Movemos País ha promovido de manera consistente: la permanencia del prestador legal, la democratización del acceso, la sostenibilidad de la operación y la humanización del servicio.



### **3.1.1. Reducción de cargas administrativas y de costos de transacción (artículos 5, 7 y 9).**

El proyecto configura, en su conjunto, una política de simplificación y reducción de costos que Movemos País valora como uno de sus mayores aciertos. La expedición de un extracto mensual gratuito y discriminado (artículo 5), la prohibición expresa de cobros indebidos (por desvinculación, expedición de tarjeta de operación, planilla o servicios no prestados), la supresión del paz y salvo como condición para trámites y para el cambio de empresa (artículos 5 y 7), la posibilidad de cambio de empresa en cualquier momento con respuesta en quince días hábiles, y la ampliación de la vigencia de la tarjeta de operación de uno a dos años (artículo 9), operan de manera concurrente sobre un mismo objetivo: reducir los costos de transacción que soporta el pequeño propietario y eliminar rentas de intermediación no asociadas a un servicio efectivamente prestado.

Desde la economía regulatoria, estas medidas disminuyen barreras a la movilidad del propietario entre empresas, favorecen la competencia por la calidad de la vinculación y fortalecen la formalización. Su fundamento se encuentra en el principio de libertad económica (artículo 333 de la Constitución) y en el régimen de promoción de la competencia (Ley 155 de 1959 y Ley 1340 de 2009), que el propio proyecto invoca. Movemos País respalda esta línea sin reservas y considera que constituye el núcleo virtuoso de la reforma. Esta línea responde, además, a una necesidad expresada por el propio sector: la evidencia de percepción sectorial ubica la regulación desproporcionada (vida útil, trámites y exigencias administrativas) entre sus principales problemas estructurales (Primer Barómetro del Sector Transporte 2026), de modo que la reducción de cargas del proyecto avanza en la dirección que el sector prioriza.

### **3.1.2. Ordenamiento de la institucionalidad metropolitana (artículos 2 y 3).**

El reconocimiento de la Autoridad Única de Transporte Metropolitano como autoridad de transporte y como órgano de inspección, vigilancia y control corrige la indefinición del texto vigente, que remitía difusamente a los alcaldes en forma conjunta y, se armoniza con el régimen de áreas metropolitanas de la Ley 1625 de 2013. El avance ordena la competencia territorial y habilita un control más coherente en las aglomeraciones urbanas donde se concentra la mayor parte del parque.

### **3.1.3. Democratización del acceso a la propiedad (artículo 8).**

La asignación de matrículas por sorteo público reglado, con puntaje preferencial al conductor no propietario según su experiencia acreditada, introduce un criterio de movilidad social y de dignificación del trabajo del conductor, coherente con el principio de igualdad de acceso (artículo 3 de la Ley 105 de 1993). El procedimiento con etapas de publicidad, verificación, adjudicación y recursos aporta garantías de transparencia y debido proceso. Movemos País respalda el mecanismo y, en el capítulo de observaciones, propone atarlo a la financiación para que el beneficio sea efectivo.

### **3.1.4. Humanización y cualificación del servicio (artículo 10).**

El programa de formación con enfoque de género, seguridad vial, atención al usuario y trato accesible fortalece la calidad del servicio y la seguridad de conductores y pasajeros. Constituye un avance en la profesionalización de la modalidad, con impacto directo en la experiencia del usuario y en la reducción de la accidentalidad.

### 3.1.5. Flexibilización operativa del radio de acción (artículo 4).

La habilitación de la operación entre municipios contiguos sin Planilla Única de Viaje Ocasional responde a una necesidad operativa real y reduce trámites. Movemos País valora el objetivo; en las observaciones de fondo señala el ajuste necesario para que no genere efectos no previstos en municipios de menor capacidad institucional.

### 3.1.6. Observaciones de fondo al articulado y alternativas técnicas

Sin perjuicio de la petición principal de suspensión, y para el evento en que el trámite continúe, se formulan las siguientes observaciones al articulado, estructuradas en cinco planos: **disposición, estándar de contraste, fundamento técnico y comparado, efecto observado y propuesta de ajuste.**

**Observación 4. Exclusividad tecnológica en la reposición (artículo 6, parágrafo 2, y artículo 1).** El proyecto mantiene una medida favorable al ampliar de uno (1) a cinco (5) años el plazo para la reposición de vehículos afectados por hurto, pérdida, destrucción, desintegración o cambio de servicio. No obstante, el beneficio práctico de dicha ampliación se reduce significativamente al establecer que la reposición únicamente podrá realizarse con vehículos eléctricos (artículo 6, parágrafo 2, en concordancia con la definición excluyente del artículo 1).

**Efectos regulatorios contrapuestos.** Desde la perspectiva regulatoria, ambas medidas producen efectos contrapuestos. Mientras la ampliación del plazo incrementa la flexibilidad y fortalece la permanencia del propietario dentro de la actividad, la obligación de una única tecnología limita las alternativas disponibles para ejercer ese derecho. La transición energética constituye un objetivo legítimo de política pública; sin embargo, la adopción de una única tecnología como requisito obligatorio representa la medida regulatoria más restrictiva posible. En ausencia de un análisis comparado de alternativas, no resulta evidente por qué un estándar basado en vehículos de cero o bajas emisiones, acompañado de cronogramas de transición e incentivos, no permitiría alcanzar los mismos objetivos ambientales con una menor restricción sobre la libertad económica.

**Marco normativo aplicable.** La Ley 1964 de 2019, la Ley 1972 de 2019 y la Ley 2169 de 2021 estructuran la transición energética sobre la promoción y el incentivo; la Ley 2294 de 2023 emplea el estándar abierto de “cero y bajas emisiones”. La potestad reglamentaria (artículo 189, numeral 11, de la Constitución) se ejerce para la cumplida ejecución de la ley. En consecuencia, la medida requiere una motivación reforzada que justifique la necesidad de imponer exclusivamente vehículos eléctricos frente a otras alternativas tecnológicas disponibles.

**Selección regulatoria de una tecnología determinada.** Al fijar la motorización eléctrica como única vía de reposición, la regulación selecciona, en la práctica, una tecnología determinada como resultado obligado del mercado. La transición energética no equivale necesariamente a electrificación obligatoria. Los estándares internacionales de buena regulación, entre ellos las recomendaciones de la OCDE y la experiencia de la Unión Europea, privilegian la neutralidad tecnológica, de modo que distintas tecnologías puedan cumplir el mismo objetivo ambiental. La eventual aparición o consolidación de otras opciones de cero o bajas emisiones (hidrógeno, biocombustibles avanzados, combustibles sintéticos u otras) quedaría excluida de antemano por una definición cerrada. De ello se derivan cuatro riesgos que la Memoria no evalúa: i) riesgo regulatorio, por la rigidez de un

mandato de tecnología única; ii) riesgo para la libre competencia, al restringir el universo de proveedores; iii) riesgo de obsolescencia normativa, si el estándar tecnológico evoluciona; y iv) desincentivo a la innovación, al cerrar el mercado a una sola solución. Un estándar abierto de cero y bajas emisiones preserva el objetivo ambiental y evita estos riesgos.

**Restricción práctica del beneficio del plazo de reposición.** La ampliación del plazo de cinco años pierde parte de su utilidad cuando la única alternativa de reposición disponible corresponde a vehículos eléctricos. El propietario dispone de más tiempo para ejercer el derecho, pero de menos alternativas para hacerlo. La eficacia de la medida depende, entonces, no solamente del plazo, sino de la existencia de condiciones económicas, financieras y operativas que permitan acceder efectivamente a esa tecnología.

**Propuesta de ajuste.** Sustituir la expresión “vehículos eléctricos” por “vehículos de cero o bajas emisiones”, acompañada de cronograma de transición, disponibilidad tecnológica, infraestructura, articulación con el FOPAT y mecanismos de financiación:

**Coherencia con la necesidad expresada por el sector.** La evidencia de percepción sectorial señala que la prioridad del sector en materia de renovación de flota no es la restricción tecnológica, sino el acceso a financiación. En el Primer Barómetro del Sector Transporte 2026 el financiamiento para renovación de flota figura entre las propuestas más respaldadas y la exclusión financiera entre los problemas estructurales identificados. Una obligación de reposición sin financiación asociada avanza en sentido inverso a la necesidad que el sector prioriza.

*“Parágrafo 2. La reposición de los vehículos de la modalidad se realizará con vehículos de cero o bajas emisiones, conforme al cronograma de transición que defina el Ministerio de Transporte, atendiendo la disponibilidad comercial de la oferta, la infraestructura de recarga o abastecimiento y los instrumentos de financiación disponibles, con tratamiento diferenciado para el pequeño propietario.”*

**Observación 5. Falta de articulación con el instrumento de financiación existente (artículo 6).** El Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT), creado por el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, cuenta con destinación para la modernización del parque de taxis conforme a la Ley 2294 de 2023 y al Decreto 1266 de 2024, y con un programa reglamentado por la Resolución 20253040045925 del Ministerio de Transporte, de 7 de noviembre de 2025. La obligación de reposición del artículo 6 no invoca este instrumento; una obligación desvinculada de su fuente de financiación se traduce en una carga cuya viabilidad para el pequeño propietario no está asegurada. Se propone articular expresamente la reposición con el FOPAT y su programa, con tratamiento diferenciado para el propietario de un solo vehículo.

El Decreto 1266 de 2024 reglamentó el Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico (FOPAT) y la Resolución 20253040045925 de 2025 desarrolló su programa. No obstante, el proyecto no establece un mecanismo expreso de articulación entre la obligación de reposición y dichos instrumentos financieros.

Esta preocupación es consistente con la evidencia de percepción sectorial, que ubica la exclusión financiera (falta de crédito para renovación de flota) entre los problemas estructurales del sector (Primer Barómetro del Sector Transporte 2026).

**Observación 6. Articulación con el régimen sancionatorio y el control de la ilegalidad (artículos 3 y 10).** El Capítulo de sanciones de la Ley 336 de 1996 (artículos 44 y siguientes) prevé el régimen de infracciones, sanciones y la inmovilización del vehículo por prestación de servicio no autorizado; el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 identifica como sujetos de sanción a quienes violen o faciliten la violación de las normas de transporte. El control de la ilegalidad dispone de instrumentos vigentes: el Informe Único de Infracciones al Transporte (Resolución 20203040003785 de 2020) y el marco de control de la Superintendencia de Transporte. El proyecto amplía las autoridades de inspección, vigilancia y control (artículo 3) y aborda el servicio no autorizado únicamente por vía pedagógica (artículo 10), incrementando exigencias sobre el prestador formal sin incorporar herramientas frente al operador informal. Se propone incorporar un artículo de remisión expresa al régimen sancionatorio y a los instrumentos de control de la ilegalidad, y precisar las herramientas de IVC de la autoridad metropolitana.

La relevancia de este vacío se refuerza con la evidencia de percepción sectorial. En el Primer Barómetro del Sector Transporte 2026, la ilegalidad y la competencia desleal figuran entre los principales problemas estructurales del sector, y una política nacional de lucha contra la ilegalidad entre las propuestas más urgentes. Abordar el fenómeno únicamente por vía pedagógica no responde a esa prioridad.

El fortalecimiento del servicio legal requiere que la reducción de cargas administrativas vaya acompañada del fortalecimiento de las herramientas de inspección, vigilancia y control frente al transporte no autorizado.

**Observación 7. Régimen del radio de acción entre municipios contiguos (artículo 4) y su coherencia con el artículo 141 de la Ley 769 de 2002.** El artículo 4 modifica de manera sustancial la lógica del radio de acción. En el régimen vigente, el vehículo que sale de su radio autorizado debe portar la Planilla Única de Viaje Ocasional, de modo que la operación fuera de la jurisdicción de origen constituye la excepción y está sujeta a una autorización previa. El proyecto invierte esa relación: habilita la operación entre municipios contiguos sin planilla de viaje ocasional como regla general, y traslada al municipio de destino la carga de restringir el ingreso, para lo cual este debe expedir un estudio técnico de oferta y demanda debidamente motivado. En otras palabras, la autorización previa deja de recaer sobre quien ingresa y se sustituye por una carga de bloqueo que debe asumir, con recursos técnicos propios, la autoridad receptora.

**Referente legal aplicable.** El artículo 141 de la Ley 769 de 2002 contempla un supuesto específico y excepcional de operación interjurisdiccional del servicio individual: el de los municipios ribereños o conurbados cuyos cascos urbanos se encuentran separados por un río y unidos por un puente. Para ese caso, el legislador autorizó la prestación del servicio entre ellos, pero la sujetó a dos condiciones concurrentes: que los vehículos cuenten con los permisos y autorizaciones expedidos por las autoridades de tránsito de ambos municipios involucrados, y que el servicio se limite a los viajes con origen en el municipio donde esté matriculado el vehículo.

**Análisis de coherencia.** Debe precisarse, para no forzar el argumento, que el artículo 141 de la Ley 769 de 2002 y el artículo 4 no regulan idéntico supuesto. El primero disciplina un caso geográfico excepcional (municipios separados por un río y unidos por un puente), mientras que el segundo establece la regla general para municipios contiguos. No existe, por tanto, una contradicción directa entre ambos. Lo que se observa es una cuestión de coherencia del

ordenamiento. Cuando el legislador quiso habilitar la operación individual entre municipios separados, aun en un caso puntual, lo hizo condicionándola a la autorización de las autoridades de tránsito involucradas y al anclaje del servicio al municipio de matrícula.

Ese criterio legal (autorización de la autoridad receptora como condición del servicio interjurisdiccional) es el que el artículo 4 relega, al sustituir la autorización previa por una carga de bloqueo a cargo del municipio de destino. La observación no es que el reglamento contradiga el artículo 141, sino que se aparta del criterio de cautela que la ley adopta incluso para supuestos excepcionales, lo que sugiere revisar si la regla general debería preservar una intervención de la autoridad receptora análoga a la que la ley exige para el caso especial. A ello se suma que el propio Ministerio de Transporte, en concepto sobre el artículo 141, ha reconocido que su aplicación se apoya en las autorizaciones de las autoridades municipales y en convenios entre municipios.

**Análisis de implementación.** La ampliación de la operación entre municipios contiguos constituye un avance en materia de integración regional y resulta consistente con la evolución del régimen jurídico del servicio público individual de pasajeros. No obstante, la experiencia acumulada en la aplicación del artículo 141 de la Ley 769 de 2002 demuestra que uno de los principales obstáculos para materializar este tipo de esquemas ha sido la insuficiente coordinación entre las autoridades territoriales competentes. En numerosos casos, la ausencia de mecanismos eficaces de articulación administrativa ha impedido la implementación de una figura expresamente autorizada por el legislador.

En consecuencia, la extensión de este esquema a una regla general hace recomendable que el proyecto fortalezca los mecanismos de coordinación entre las autoridades de transporte involucradas, de manera que la integración regional pueda desarrollarse de forma ordenada, con seguridad jurídica y sin generar conflictos de competencia ni efectos no previstos sobre la prestación del servicio.

**Efecto adicional.** Para los municipios con menor capacidad institucional para elaborar oportunamente los estudios técnicos de oferta y demanda, la aplicación inmediata de la medida puede generar dificultades para evaluar sus efectos sobre la organización del servicio. Igualmente, resulta conveniente analizar el impacto que la ampliación del radio de acción puede producir sobre los estudios de oferta y demanda y, en consecuencia, sobre la determinación de la capacidad transportadora en algunos municipios.

**Propuesta de ajuste.** Mantener el objetivo de integración regional previsto en el artículo 4, incorporando un régimen de transición para los municipios que aún no cuenten con estudios técnicos de oferta y demanda y una metodología nacional estandarizada para su elaboración. Así mismo, establecer mecanismos permanentes de coordinación técnica entre las autoridades de transporte involucradas, que faciliten la implementación de la medida, el intercambio de información y el seguimiento de sus efectos sobre la prestación del servicio, la capacidad transportadora y la movilidad regional. Como instrumento de apoyo, el Ministerio de Transporte podría desarrollar un protocolo nacional de coordinación interinstitucional para la operación entre municipios contiguos, definiendo criterios técnicos, procedimientos de articulación y mecanismos de resolución de controversias entre autoridades territoriales.

**Observación 8. Indeterminación del procedimiento de puntaje en la asignación de matrículas (artículo 8).** El artículo 8 introduce un puntaje preferencial para el conductor no propietario en función de su experiencia y establece etapas para el sorteo



(publicidad, verificación, adjudicación y recursos). No obstante, el proyecto no define la escala de puntuación, su tope, ni la fórmula de cálculo: se limita a indicar que a mayor experiencia corresponderá un mayor puntaje. Al no fijar criterios uniformes, la determinación de cómo se pondera el mérito queda, en la práctica, a la discrecionalidad de cada autoridad local. El efecto observado es doble.

Por una parte, un mismo perfil de experiencia podría valorarse de forma distinta según la jurisdicción, con la consiguiente inseguridad jurídica; por otra, la asignación de un activo económico de alto valor sobre la base de un puntaje no reglado eleva el riesgo de arbitrariedad y de que un mecanismo concebido como redistributivo produzca resultados desiguales. Se propone que el decreto fije criterios mínimos y uniformes de puntuación (o remita a una metodología estándar del Ministerio de Transporte) que garanticen igualdad de trato en todo el territorio y transparencia en la adjudicación.

Los criterios de puntuación deberían definirse mediante parámetros objetivos y uniformes para todas las autoridades territoriales, garantizando igualdad material y reduciendo riesgos de discrecionalidad.

**Observación 9. Ausencia de fuente de financiación del programa de formación (artículo 10).** El artículo 10 ordena a las autoridades de transporte municipales, distritales y metropolitanas diseñar, desarrollar e implementar, en un plazo de seis meses, un programa de formación por competencias con enfoque de género, seguridad vial, atención al usuario y formación en idiomas. El proyecto no identifica la fuente de financiación de dicho programa ni asigna recursos para su implementación, y la Memoria Justificativa declara que el acto no requiere disponibilidad presupuestal. El diseño y la implementación de un programa de formación de ese alcance conllevan un costo cierto (talento humano, infraestructura, articulación interinstitucional), de modo que la afirmación de nulo impacto presupuestal no se corresponde con el contenido de la medida. En ausencia de fuente de financiación expresa, la carga se traslada de hecho a las entidades territoriales, con capacidades presupuestales heterogéneas, lo que puede derivar en una aplicación desigual o en la inejecución de la norma. Este hallazgo refuerza la Observación 1 sobre el incumplimiento del contenido mínimo de impacto de la Memoria. Se propone precisar la fuente de financiación del programa y prever un esquema de cofinanciación o de apoyo técnico del nivel nacional que asegure su viabilidad en todas las jurisdicciones.

Adicionalmente, resultaría conveniente articular el programa con un esquema nacional permanente de formación y certificación de competencias. **En esa dirección, Movemos País ha propuesto la creación de una Universidad del Transporte, orientada a la profesionalización y certificación de competencias del talento humano del sector, que podría servir de plataforma para dar continuidad y cobertura nacional a la formación prevista en el proyecto.**

**Observación 10. Suficiencia y confiabilidad del suministro eléctrico como condición no evaluada de la reposición (artículo 6, párrafo 2).** La disponibilidad, confiabilidad y cobertura territorial de la infraestructura de suministro eléctrico constituyen variables relevantes para la implementación efectiva de la medida y deberían evaluarse expresamente dentro del soporte técnico del proyecto. La obligación de reposición exclusivamente con vehículos eléctricos presupone la disponibilidad continua y confiable del suministro de energía, condición cuya evaluación no se advierte en la Memoria. Al tratarse de un requisito de carácter permanente, su viabilidad no puede depender de una coyuntura



favorable, sino que exige verificar de manera estructural que la infraestructura energética garantice la operación del servicio en todo el territorio.

**Evidencia del carácter actual del riesgo.** La pertinencia de esta evaluación se ilustra con la situación energética reciente. El operador del Sistema Interconectado Nacional (XM), en su Boletín Energético de julio de 2026, advirtió que la demanda de energía superará la capacidad de generación garantizada en el período 2026-2027, con una brecha estimada del orden de 3.906 GWh anuales, e identificó restricciones del sistema en estado de emergencia y de alerta susceptibles de derivar en racionamientos (XM, 2026). Por su parte, el Ministerio de Minas y Energía advirtió una situación de riesgo para la prestación continua del servicio de energía eléctrica ante el fenómeno de El Niño (Ministerio de Minas y Energía, 2026). Estos elementos, sin constituir el fundamento permanente de la observación, evidencian que la variable de suministro energético no es hipotética y merece tratamiento expreso en el soporte técnico.

**Efecto observado.** En un escenario de racionamiento o de restricciones de suministro, el propietario de un taxi eléctrico (cuyo vehículo constituye su único instrumento de trabajo) quedaría expuesto a la imposibilidad de cargarlo y, por tanto, de operar. La Memoria no contempla la suficiencia energética ni la confiabilidad del suministro como condición habilitante de la obligación de reposición, lo que revela un vacío de coordinación interinstitucional entre la política de electrificación del transporte y las alertas del sector energético.

**Propuesta de ajuste.** Condicionar la exigibilidad de la reposición de cero y bajas emisiones a la existencia de infraestructura de recarga y de suministro confiable en cada jurisdicción, y adoptar la medida en coordinación con las autoridades del sector energético, previendo alternativas tecnológicas de bajas emisiones que no dependan exclusivamente de la red eléctrica mientras persistan las condiciones de riesgo de abastecimiento. Esta observación es coherente con la propuesta de estándar abierto de la Observación 4.

#### **Observación 11. Democratización del acceso y barreras financieras (artículo 8).**

El proyecto busca democratizar el acceso a la propiedad mediante un sistema de puntajes para conductores no propietarios. No obstante, la asignación preferencial de una matrícula no garantiza por sí sola el acceso efectivo a la propiedad. El propio proyecto exige la adquisición de un vehículo nuevo, requisito que supone capacidad de endeudamiento, historial crediticio, capacidad de pago y acceso a productos financieros con los que una parte importante de los conductores no cuenta actualmente.

En consecuencia, la medida podría terminar beneficiando principalmente a quienes ya disponen de capacidad económica, mientras que los conductores con mayor experiencia (precisamente quienes la reforma pretende favorecer) continuarían enfrentando barreras estructurales para acceder a la propiedad. La democratización del acceso requiere remover simultáneamente las barreras regulatorias y las barreras financieras.

**Propuesta de ajuste.** Incorporar mecanismos de acceso preferencial al crédito mediante el FOPAT, líneas especiales de redescuento, garantías estatales o un instrumento financiero especializado, como el Banco del Transporte (Propuesta de Movemos País), que aseguren que la asignación preferencial de matrícula se traduzca en acceso real a la propiedad.

**Observación 12. Riesgo de fortalecimiento del mercado secundario de los denominados “cupos” (artículo 8).** Aunque el proyecto busca ampliar el acceso de nuevos propietarios, no incorpora mecanismos que incentiven la permanencia del beneficiario como propietario efectivo del vehículo. Resulta conveniente evaluar si la asignación de nuevas matrículas, sin mecanismos mínimos de permanencia ni restricciones razonables para su transferencia inicial, podría generar incentivos económicos perversos que fortalezcan el mercado secundario de los denominados “cupos”. No se afirma que dicho efecto necesariamente vaya a producirse; se identifica como un riesgo regulatorio que debería evaluarse mediante el Análisis de Impacto Normativo. Se propone evaluar mecanismos que incentiven la permanencia mínima del beneficiario como propietario del vehículo antes de permitir la transferencia de la matrícula.

**Observación 13. Igualdad material entre propietarios actuales y nuevos propietarios (artículos 6 y 8).** El proyecto incorpora mecanismos orientados a facilitar el ingreso de nuevos propietarios mediante un sistema preferencial de asignación de matrículas para conductores no propietarios. Paralelamente, establece para los propietarios actuales una obligación de reposición condicionada exclusivamente a vehículos eléctricos.

Aunque ambas medidas persiguen objetivos legítimos de democratización y transición energética, el proyecto desarrolla instrumentos regulatorios para facilitar el acceso de nuevos actores al mercado, pero no incorpora mecanismos equivalentes que faciliten la permanencia de quienes actualmente prestan el servicio y deberán afrontar el proceso de modernización tecnológica.

Por consiguiente, es importante evaluar si existe un equilibrio adecuado entre las políticas de acceso al mercado y las políticas de permanencia del parque automotor existente, particularmente tratándose de pequeños propietarios para quienes las restricciones de acceso al crédito constituyen una barrera relevante.

En ausencia de instrumentos de financiación expresamente articulados con la obligación de reposición, la transición tecnológica podría generar incentivos regulatorios asimétricos entre quienes ingresan al mercado y quienes deben modernizar su vehículo para continuar desarrollando la actividad.

#### **Propuesta de ajuste**

Articular expresamente la política de democratización prevista en el artículo 8 con instrumentos de financiación dirigidos tanto a nuevos propietarios como a propietarios existentes, procurando que la transición tecnológica fortalezca simultáneamente el acceso y la permanencia dentro del servicio público de transporte.

**Observación 14. Riesgo de concentración del mercado de reposición (artículo 6, párrafo 2).** La obligación de reposición exclusivamente mediante vehículos eléctricos puede producir efectos de concentración del mercado. La oferta de vehículos eléctricos disponibles para la modalidad taxi continúa siendo significativamente inferior a la de vehículos de combustión, de modo que una regulación que restringe la reposición a una única tecnología limita indirectamente el número de fabricantes, distribuidores y modelos disponibles. Esta circunstancia puede afectar la competencia, la formación de precios, los tiempos de entrega, la disponibilidad de repuestos y los costos de mantenimiento. La

**Memoria Justificativa no desarrolla un análisis económico de este efecto potencial, que debería incorporarse en el soporte técnico del proyecto.**

**Observación 15. Evaluación del impacto sobre la capacidad transportadora (artículos 4, 6, 7 y 8).** El proyecto modifica de manera simultánea varios elementos que inciden directamente sobre la operación del servicio: el radio de acción, la asignación de matrículas, el cambio de empresa, la permanencia de los vehículos y la reposición. No obstante, no analiza cómo estas modificaciones, consideradas en conjunto, pueden afectar la determinación futura de la capacidad transportadora municipal. La capacidad transportadora constituye uno de los instrumentos centrales de organización del servicio de taxi, y modificar las reglas del mercado sin evaluar previamente su impacto sobre los estudios de oferta y demanda puede generar desequilibrios en determinados municipios. **Se propone incorporar una evaluación expresa del impacto regulatorio de estas modificaciones sobre los estudios técnicos de oferta y demanda y sobre la determinación de la capacidad transportadora.**

**Síntesis de las observaciones.**

| N.º | Materia                       | Norma de contraste / hallazgo                                                                                                                 |
|-----|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Contenido de la Memoria y AIN | Art. 2.1.2.1.6 Decreto 1081/2015; CONPES 3816/2014 - impacto y estudios técnicos ausentes; sin evaluación de alternativas.                    |
| 2   | Libre competencia             | Art. 7 Ley 1340/2009 - concepto de abogacía de la competencia no surtido pese a incidencia en el mercado.                                     |
| 3   | Diagnóstico                   | Bases parciales no migradas (la propia Memoria lo reconoce); sin universo conciliado, serie histórica ni cobertura geográfica representativa. |
| 4   | Reposición eléctrica          | Leyes 1964/2019, 1972/2019, 2169/2021 y 2294/2023 - fomento, no obligación de tecnología única.                                               |
| 5   | Financiación                  | Art. 33 Ley 2169/2021; Res. 20253040045925/2025 - FOPAT no articulado.                                                                        |
| 6   | Control                       | Ley 336/1996 (arts. 44 y ss.); Res. 20203040003785/2020 - sin remisión sancionatoria.                                                         |
| 7   | Radio de acción               | Inversión de la carga de la PVO; coherencia con el criterio del art. 141 Ley 769/2002 (autorización de la autoridad receptora).               |
| 8   | Sorteo de matrículas          | Art. 8 - puntaje sin escala ni fórmula reglada; queda a discrecionalidad local (inseguridad jurídica).                                        |
| 9   | Formación                     | Art. 10 - programa sin fuente de financiación; contradice el nulo impacto presupuestal declarado.                                             |

| N.º | Materia                        | Norma de contraste / hallazgo                                                                                    |
|-----|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10  | Reposición eléctrica y energía | Suministro eléctrico no evaluado como condición; alertas de racionamiento de XM y MinEnergía (2026).             |
| 11  | Acceso al crédito              | Art. 8 - matrícula preferencial sin acceso financiero; barreras estructurales al conductor experimentado.        |
| 12  | Mercado de cupos               | Art. 8 - sin permanencia mínima ni restricción de transferencia; riesgo de mercado secundario (evaluar por AIN). |
| 13  | Igualdad material              | Art. 13 CP - asimetría entre nuevo propietario (incentivo) y propietario actual (reposición onerosa).            |
| 14  | Concentración de mercado       | Art. 6 — oferta eléctrica limitada; efecto en precios, repuestos y mantenimiento no evaluado.                    |
| 15  | Capacidad transportadora       | Arts. 4, 6, 7 y 8 - impacto agregado sobre estudios de oferta/demanda no evaluado.                               |

4. Peticiones.

Con fundamento en lo expuesto, Movemos País solicita respetuosamente al Ministerio de Transporte:

**Petición principal.** Suspender el trámite de expedición del proyecto hasta tanto se subsanen los defectos de la Memoria Justificativa y se surta el Análisis de Impacto Normativo (Observación 1), se surta el concepto de abogacía de la competencia ante la Superintendencia de Industria y Comercio (Observación 2) y se conforme una base diagnóstica representativa —numérica y geográficamente— del universo de la modalidad (Observación 3).

**Peticiones subsidiarias.** En caso de continuar el trámite, se solicita:

1. Complementar la Memoria con la valoración de impacto económico, ambiental y presupuestal y con el Análisis de Impacto Normativo con evaluación de alternativas, conforme al artículo 2.1.2.1.6 del Decreto 1081 de 2015.
2. Surtir el concepto de abogacía de la competencia ante la Superintendencia de Industria y Comercio (artículo 7 de la Ley 1340 de 2009) e incorporar su resultado al expediente.
3. Conciliar las fuentes y cortes del diagnóstico, desagregarlo territorialmente e incorporar el número de empresas habilitadas y la antigüedad del parque, o declarar su indisponibilidad.
4. Sustituir la exclusividad eléctrica del párrafo 2 del artículo 6 por un estándar de cero y bajas emisiones, condicionado a cronograma, disponibilidad, infraestructura y financiación, con tratamiento diferenciado al pequeño propietario.
5. Articular la obligación de reposición con el FOPAT y su programa de modernización (Resolución 20253040045925 de 2025).

6. Incorporar un artículo de remisión al régimen sancionatorio de la Ley 336 de 1996 y a los instrumentos de control de la ilegalidad, y precisar las herramientas de IVC de la autoridad metropolitana.
7. Establecer un régimen de transición para el artículo 4 que proteja a los municipios sin estudios de oferta y demanda, con una metodología estándar de apoyo.
8. Fijar en el artículo 8 criterios mínimos y uniformes de puntuación para la asignación de matrículas, o remitir a una metodología estándar del Ministerio, que garantice igualdad de trato y transparencia.
9. Precisar la fuente de financiación del programa de formación del artículo 10 y prever un esquema de cofinanciación o apoyo técnico del nivel nacional.
10. Condicionar la exigibilidad de la reposición a la existencia de infraestructura de recarga y de suministro eléctrico confiable en cada jurisdicción, en coordinación con las autoridades del sector energético.
11. Incorporar mecanismos de acceso preferencial al crédito (FOPAT, redescuento, garantías estatales o un instrumento financiero especializado como el Banco del Transporte) que hagan efectiva la democratización del acceso del artículo 8.
12. Evaluar mecanismos de permanencia mínima del beneficiario como propietario antes de permitir la transferencia de la matrícula, para prevenir el fortalecimiento del mercado secundario de cupos.
13. Analizar, a la luz del principio de igualdad material (artículo 13 de la Constitución), el equilibrio entre el incentivo a los nuevos propietarios y la carga de reposición de los propietarios actuales.
14. Incorporar el análisis económico del efecto de la exclusividad tecnológica sobre la concentración del mercado de reposición (oferta, precios, repuestos y mantenimiento).
15. Evaluar expresamente el impacto agregado de las modificaciones (radio de acción, matrículas, cambio de empresa, reposición) sobre los estudios de oferta y demanda y la capacidad transportadora municipal.
16. Preservar y reforzar la línea de reducción de cargas administrativas y costos de los artículos 5, 7 y 9, por su coherencia con la formalización y la protección del pequeño propietario.

**Petición de cierre.** Conformer una mesa técnica permanente entre el Ministerio de Transporte y los centros de pensamiento y actores del sector, orientada al seguimiento de la transición energética de la modalidad y a la mejora regulatoria continua del régimen del taxi.

## 5. Normativa analizada.

---

- Constitución Política de Colombia.
- Ley 105 de 1993.
- Ley 336 de 1996.
- Ley 769 de 2002.
- Ley 1340 de 2009.
- Ley 1437 de 2011.
- Ley 1964 de 2019.
- Ley 1972 de 2019.
- Ley 2169 de 2021.

- Ley 2294 de 2023.
- Decreto 1079 de 2015.
- Decreto 1081 de 2015.
- Decreto 1266 de 2024.
- Resolución [20253040045925](#) de 2025.

## 6. Jurisprudencia consultada.

---

- Consejo de Estado. Auto de 7 de mayo de 2026, dentro del proceso de control de legalidad del Decreto 572 de 2025.
- Consejo de Estado. Decisión de 2 de junio de 2026, mediante la cual se resolvió la medida cautelar dentro del mismo proceso.

**Nota:** La jurisprudencia se cita en el cuerpo del documento conforme a la técnica de citación jurídica colombiana.

## 7. Referencias.

---

- Departamento Nacional de Planeación. (2014). *Documento CONPES 3816. Mejora normativa: Análisis de Impacto Normativo*. DNP.
- Ministerio de Minas y Energía. (2026). *Circular sobre riesgo para la prestación continua del servicio de energía eléctrica ante el fenómeno de El Niño*. Ministerio de Minas y Energía.
- Ministerio de Transporte. (2026). *Memoria Justificativa (Formato CJS-F-006) del proyecto de decreto “Por el cual se modifican y se derogan unos artículos del Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi”*. Ministerio de Transporte.
- Movemos País. (2026). *Primer Barómetro del Sector Transporte 2026 (MP-ENC-01)*. Sondeo sectorial no probabilístico (n = 2.447). Movemos País – Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2021). *OECD Regulatory Policy Outlook 2021*. OECD Publishing.
- Unidad de Planeación Minero Energética. (2021). *Formular el programa de ascenso tecnológico de la flota de taxis a nivel nacional hacia tecnologías de cero y bajas emisiones*[Informe técnico]. UPME.
- XM S.A. E.S.P. (2026). *Boletín Energético*. Operador del Sistema Interconectado Nacional.

## 8. Nota metodológica.

---

Las normas jurídicas (Constitución Política, leyes, decretos, resoluciones, circulares y demás actos administrativos) y la jurisprudencia se citan directamente en el cuerpo del documento conforme a la técnica de citación jurídica colombiana, indicando la autoridad emisora, número, artículo y fecha de expedición, por tratarse de fuentes normativas primarias.



Las referencias bibliográficas incluidas en este apartado corresponden exclusivamente a documentos técnicos, estudios, memorias justificativas, informes institucionales y demás fuentes documentales utilizadas para sustentar el análisis.

Cuando se hace referencia al Primer Barómetro del Sector Transporte 2026, se advierte expresamente que corresponde a un sondeo sectorial no probabilístico, no proyectable al universo de la población, utilizado únicamente como evidencia de percepción y priorización del sector, sin efectos de inferencia estadística.

**AVISO DE CONFIDENCIALIDAD Y PROPIEDAD INTELECTUAL.** *Este documento y su contenido son propiedad intelectual de Movemos País. Su elaboración es original y se difunde con fines técnicos y de política pública. Si va a utilizar, reproducir, citar o adaptar total o parcialmente esta matriz —en documentos, presentaciones, estudios, decisiones administrativas o publicaciones—, debe atribuir la autoría a Movemos País y citarla de forma expresa. El uso sin atribución no está autorizado.*

**Cómo citarla:**

*Movemos País — Movimiento Ciudadano del Transporte de Colombia. Análisis Técnico, Regulatorio, Operativo y Económico al Proyecto de Decreto que modifica el régimen del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi. Santiago de Cali, 2026. Disponible en: <http://www.movemospais.com/>*



**JOHN JAIRO CORREA RODRÍGUEZ**

[Movemos País](#)



[presidencia@movemospais.com](mailto:presidencia@movemospais.com) - [www.movemospais.com](http://www.movemospais.com)



@movemospais