

Las partes del Contrato de Concesión de Provisión No. 690 del 2018 (en adelante el "**Contrato de Concesión de Provisión**") concurrimos a su modificación a través de la firma del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión. Para tal efecto, las partes se identifican y representan así:

- (a) La Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. (en adelante "**Transmilenio**"), que obra en calidad de concedente de conformidad con sus actos constitutivos, estatutos y normas que regulan su actividad, concurre a través de **MARIA FERNANDA ORTIZ CARRASCAL**, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.065.591.156 de Valledupar, nombrada en el empleo de Gerente General mediante Decreto Distrital 009 de 11 enero de 2024 expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá D.C. y posesionada según Acta de Posesión No. 035 del 11 de enero de 2024.
- (b) La sociedad Bogotá Móvil Provisión Sur S.A.S. – BMP Sur S.A.S. (en adelante el "**Concesionario de Provisión**") que obra en calidad de concesionario, concurre a través de su representante legal, **JUAN FERNANDO CAJIAO PULIDO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.019.587 de Bogotá D.C., según consta en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá. El Concesionario de Provisión, en conjunto con Transmilenio, se denominarán las "**Partes**".

Para los efectos del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión, los términos en mayúscula inicial que aquí se usen, estén utilizados en forma singular o plural, tendrán el significado asignado a ellos en el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión o, en su defecto, en el Contrato de Concesión de Provisión.

El presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión se suscribe en atención a las siguientes

CONSIDERACIONES

1. CONSIDERACIONES RELACIONADAS CON EL ACOPLAMIENTO DE LAS PROPUESTAS

1.1 Que Transmilenio dio apertura al Proceso de Selección y al Proceso de Selección del Concesionario de Operación mediante Resoluciones No. 329 del 29 de mayo de 2018 y 348 del 6 de junio de 2018, respectivamente.

1.2 Que, de acuerdo con los pliegos de condiciones de ambos procesos de selección, los proponentes podrían presentarse de forma individual o acoplada. De conformidad con el numeral 1.6.71 del pliego de condiciones del Proceso de Selección, una propuesta acoplada es "*la Propuesta presentada por un Proponente Acoplado que se articula con la propuesta que será presentada por el Proponente de Operación Acoplado bajo la Licitación TMSA-LP-002-2018.*" Al presentar una propuesta acoplada, la persona adquiriría la condición de proponente acoplado (según se define en el numeral 1.6.65 de los pliegos de condiciones del Proceso de Selección).

1.3 Que la Estructura Plural Bogotá Móvil Provisión presentó una propuesta acoplada y, por lo tanto, adquirió la calidad de proponente acoplado.

1.4 Que, de conformidad con el estudio previo del Proceso de Selección, el acoplamiento supone que:

1.9.11. Bajo el esquema contractual que será implementado, se adjudicarán contratos de concesión independientes, relacionados con actividades necesarias para la prestación del servicio público de transporte masivo en el Sistema TransMilenio. Así, los adjudicatarios de la presente licitación se encargarán de poner a disposición del Sistema TransMilenio los vehículos que se vincularán a la operación troncal, mientras que los Concesionarios de Operación, se encargarán de operar y mantener dichos vehículos.

1.5 Que, en ese sentido, el Contrato de Concesión de Provisión y el Contrato de Concesión de Operación son contratos estatales independientes.

1.6 Que, sin perjuicio de ser contratos estatales independientes, al presentar una propuesta acoplada, sus respectivos Proponentes Acoplados vincularon intrínsecamente sus propuestas. Esta vinculación se expresa, entre otros, en la intercomunicación de las variables consideradas por cada proponente acoplado en la formulación de la propuesta acoplada. Lo anterior fue considerado por Transmilenio en la construcción del pliego de condiciones del Proceso de Selección, así:

*1.14.3(f) **Salvo por las Propuestas Acopladas que necesariamente implica que Proponentes y Proponentes de Operación de Flota comuniquen información propia y privativa de sus Propuestas,** los Proponentes e interesados bajo esta Licitación y bajo la Licitación de Operación se abstendrán de incurrir en conductas contrarias a la sana competencia tanto bajo la presente Licitación como bajo la Licitación de Operación.*

1.7 Que, en atención a esta vinculación intrínseca de las Propuestas Acopladas, Transmilenio dispuso las siguientes causales de rechazo en el pliego de condiciones del Proceso de Selección:

3.3.2. (...) Los Proponentes Acoplados solamente podrán participar acoplados con el mismo Proponente de Operación de Flota para todos los Lotes de Flota para los cuales presente Propuesta y, consecuentemente, no podrán presentarse (a) a un Lote de Flota como Proponente Acoplado y a otro Lote de Flota como Proponente no Acoplado; (b) participar en más de un Proponente Acoplado con Proponentes de Operación diferentes para un mismo Lote de Flota o para Lotes de Flota Diferentes; (c) a un mismo Lote de Flota como Proponente Acoplado y como Proponente no Acoplado. Las Propuestas presentadas por quienes se encuentren en el supuesto descrito serán rechazadas.

1.8 Que la anterior limitación se explicaba por la necesidad de preservar la libre competencia entre los interesados en participar del Proceso de Selección y del Proceso de Selección del Concesionario de Operación pues, como se indicó en la consideración No. 1.6 de

este Otrosí No. 3, la existencia de Propuestas Acopladas presupone el libre flujo de información entre cada proponente acoplado para la construcción de la propuesta acoplada.

1.9 Que la propuesta acoplada que derivó en la adjudicación y celebración del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación fue presentada por (i) la Estructura Plural Bogotá Móvil Provisión y (ii) la Estructura Plural Bogotá Móvil Operación.

1.10 Que todos los integrantes de la Estructura Plural Bogotá Móvil Operación fueron, a su vez, integrantes de la Estructura Plural Bogotá Móvil Provisión. En ese sentido, de conformidad con la propuesta acoplada, todos los Beneficiarios Reales del Concesionario de Operación son, a su vez, Beneficiarios Reales del Concesionario de Provisión.

1.11 Que, como resultado de la propuesta acoplada, Transmilenio suscribió el Contrato de Concesión de Provisión con el Concesionario de Provisión y el Contrato de Concesión de Operación No. 691 de 2018 con la sociedad Bogotá Móvil Operación Sur S.A.S. – BMO Sur S.A.S (en adelante el "**Contrato de Concesión de Operación**").

1.12 Que, por los anteriores motivos, se concluye que la construcción de las ofertas económicas de cada propuesta acoplada se produjo en un escenario de comunicación irrestricta entre cada proponente acoplado y fue orientada por Beneficiarios Reales coincidentes.

1.13 Que, aunque el Contrato de Concesión de Provisión y el Contrato de Concesión de Operación son independientes, los supuestos técnicos, operativos y económicos de las Propuestas Acopladas que dieron lugar a su celebración están articulados.

2. CONSIDERACIONES RELACIONADAS CON LA VIDA ÚTIL DE LOS BUSES

2.1 Que de conformidad con lo señalado en el capítulo 1.3 del estudio de mercado del Proceso de Selección y en el numeral 1.8.16 del estudio previo de dicho proceso “*Una vez los vehículos son vinculados al SITP, las condiciones aplicables a su vida útil y reposición, son las contempladas en los contratos de operación que hayan sido celebrados o que celebre TMSA.*”

2.2 Que el Contrato de Concesión de Provisión no definió el término de duración de la vida útil de los Buses.

2.3 Que lo anterior se explica toda vez que, de conformidad con el estudio previo del Proceso de Selección, los Buses deben mantenerse operativos durante toda su vida útil, sin perjuicio de la duración del plazo del Contrato de Concesión de Provisión. Específicamente, el estudio previo señala lo siguiente:

13.1 Mediante el esquema descrito, los vehículos que los adjudicatarios de la presente Licitación pondrán a disposición del Sistema TransMilenio, se mantendrán operativos durante su vida útil independientemente de la duración de los Contratos de Concesión de Operación. Una vez los vehículos cumplan su vida útil o deban ser desvinculados del servicio por las razones establecidas contractualmente, será obligación de los

Concesionarios de provisión de Flota, desvincular los vehículos del Sistema TransMilenio y disponer el destino de los mismos en cumplimiento de las normas aplicables.

2.4 Que el supuesto de modelación de las propuestas presentadas en el marco del Proceso de Selección fue que cada Bus tendría una vida útil de diez (10) años. Lo anterior, teniendo en consideración:

(a) Que el numeral 15.2.4 del estudio previo del Proceso de Selección dispuso que el proponente debía adjuntar un Manual de Mantenimiento en función de una vida útil de la Flota de diez (10) años. Esta misma regla fue replicada en el numeral 5.3.4 del pliego de condiciones del Proceso de Selección.

(b) Que el plazo de duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión –al igual que del Contrato de Concesión de Operación– es de diez (10) años.

2.5 Que, en esa medida, la regla que se desprendía del pliego de condiciones para la construcción de las ofertas en el Proceso de Selección es que la vida útil de los Buses es de diez (10) años.

2.6 Que Transmilenio encuentra viable extender la vida útil contractual de los Buses que conforman la Flota, pasando de diez (10) a quince (15) años. Lo anterior, de conformidad con el estudio técnico identificado con el radicado No. 2025-80900-CI-65631, elaborado por la Dirección Técnica de BRT, en el que se analiza la viabilidad técnica de esta extensión de vida útil.

2.7 Que la extensión de la vida útil contractual de los Buses que conforman la Flota supone, asimismo, la prórroga del plazo del Contrato de Concesión de Provisión, toda vez que conlleva a la extensión de la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión.

2.8 Que lo anterior también implica garantizar el uso eficiente de los recursos del SITP para la prestación del servicio público de transporte masivo en Bogotá.

3. CONSIDERACIONES RELACIONADAS EL ESQUEMA DE REDUCCIONES CRUZADAS DE LA RETRIBUCIÓN DEL CONCESIONARIO DE PROVISIÓN Y LA REMUNERACIÓN DEL CONCESIONARIO DE OPERACIÓN

3.1 Que de conformidad con el numeral 5.2.1(a) del pliego de condiciones del Proceso de Selección, la oferta económica comprendió la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) para cada combinación de tipología – tecnología de la Flota, dentro de la cual se reconoce la inversión en la flota y gastos asociados a su administración y supervisión.

3.2 Que, en consecuencia, el valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) incluido en la oferta económica de la propuesta acoplada presentada en el marco del Proceso de Selección fue concebido con un periodo de exigibilidad del pago de diez (10) años, contados a partir del inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

3.3 Que, en consecuencia, la extensión de la vida útil de la Flota y, consecuentemente, de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, presupone una reducción de la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) que Transmilenio paga en favor del Concesionario de Provisión, pues este dispondrá de un plazo mayor para remunerar las inversiones en que incurrió para la provisión de los Buses que componen la Flota.

3.4 Que, por solicitud del Concesionario de Provisión, y ante la necesidad de no alterar las condiciones de la financiación gestada por este con terceros para la puesta en marcha del Contrato de Concesión de Provisión, los efectos de esta reducción serán imputados al Contrato de Concesión de Operación desde 1 de julio de 2025 y hasta el 31 de diciembre 2028 y, posteriormente, al Contrato de Concesión de Provisión, desde el 1 de enero de 2029 en adelante.

3.5 Que, en ese sentido, el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión se suscribe paralelamente con el Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación. Ambas modificaciones forman parte de una estructura de transacción tripartita que permitirá a Transmilenio: (a) reducir desde el 1 de enero de 2029 el valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) del Contrato de Concesión de Provisión y (b) desde el 1 de julio de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2028, reducir transitoriamente la Remuneración por Kilómetro (tarifa $TKMT_{k,x,t}$) del Contrato de Concesión de Operación.

3.6 Que, para estos efectos, el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación suscribieron un memorando de entendimiento (el "**Memorando de Entendimiento**") con el objeto de acordar que el Concesionario de Operación aceptará una reducción transitoria de la Remuneración por Kilómetro (tarifa $TKMT_{k,x,t}$) desde el 1 de julio de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2028, mientras que el Concesionario de Provisión aceptará una reducción del valor de Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) desde el 1 de enero de 2029 en adelante. Que el Memorando de Entendimiento debe ser materializado mediante la suscripción de un otrosí al Acuerdo entre Privados.

3.7 Que lo anterior implica una modificación del valor y forma de pago de la Retribución pactada en el Contrato de Concesión de Provisión y en el Contrato de Concesión de Operación, que conlleve a que el Concesionario de Operación asuma transitoriamente la reducción a la Retribución que debería soportar el Concesionario de Provisión, a fin de no alterar las condiciones de la financiación gestada por el Concesionario de Provisión con terceros para la puesta en marcha del Contrato de Concesión de Provisión. De este modo, entre el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación se genera un derecho de crédito que, con sujeción a la autonomía de su voluntad como actores privados, en el marco del acoplamiento y dado que comparten Beneficiarios Reales, estos resolverán sin injerencia de Transmilenio.

3.8 Que las Partes consideran que este esquema es viable debido a la estructura acoplada de las ofertas económicas presentadas para la adjudicación de uno y otro contrato y a la coincidencia de los Beneficiarios Reales entre el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación.

3.9 Que, con lo anterior, el presente Otrosí No. 3 tiene por propósito fijar las reglas en virtud de las cuales Transmilenio ajustará la Retribución del Concesionario de Provisión desde el 1 de enero de 2029, partiendo de la premisa de que el efecto económico derivado de la extensión de la vida útil de los Buses y correlativamente de la Etapa de Operación y Mantenimiento conlleva, también, a una reducción en la Remuneración por Kilómetro (tarifa $TKMT_{k,x,t}$) del Concesionario de Operación entre los años 2025 y 2028.

3.10 Que este esquema de reducciones cruzadas es viable al tratarse de propuestas acopladas bajo los pliegos de condiciones del Proceso de Selección y del Proceso de Selección del Concesionario de Operación, permitiendo que la disminución en la Retribución del Concesionario de Operación compense la extensión del plazo de exigibilidad de la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) del Concesionario de Provisión.

3.11 Que, por lo tanto, una prórroga al término de duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación que derive, correlativamente, de la definición de un término de duración de la vida útil de los Buses superior a diez (10) años, permitiría: (a) reducir el costo total que representa para el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá asumir el pago de la Retribución a la que tiene derecho el Concesionario de Provisión y (b) garantizar el equilibrio económico del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación, al ser propuestas que presentaron de forma acoplada.

3.12 Que, por los anteriores motivos, considerar un término de duración superior de la vida útil de los Buses supone (a) introducir una definición contractual sobre la vida útil de la Flota, (b) extender la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, (c) reducir el valor de la Remuneración por Kilómetro (tarifa $TKMT_{k,x,t}$) pagada al Concesionario de Operación desde el 1 de julio de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2028 y (d) reducir el valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) pagada al Concesionario de Provisión a partir del 1 de enero de 2029 y hasta la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

3.13 Que este mecanismo tiene por objeto viabilizar la prórroga del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación, reduciendo el monto de la tarifa pagada al Concesionario de Provisión por concepto de Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) desde el 1 de enero de 2029 y hasta la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento, y reduciendo el monto de la tarifa pagada al Concesionario de Operación por concepto de Remuneración por Kilómetro (tarifa $TKMT_{k,x,t}$) desde el 1 de julio de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2028, sin afectar las condiciones financieras pactadas por los Concesionarios de Provisión y Operación con sus Prestamistas.

3.14 Que el Concesionario de Provisión declara, de forma libre y razonada, que el mecanismo establecido en el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión garantiza la conservación del equilibrio prestacional del Contrato de Concesión de Provisión.

3.15 Que, en ese sentido, ni la prórroga de la Etapa de Operación y Mantenimiento, ni el mecanismo cruzado de compensación dinerario, alteran la ecuación contractual del Contrato de Concesión de Provisión ni la distribución de riesgos prevista en el Contrato de Concesión de Provisión. Asimismo, las anteriores declaraciones seguirán siendo ciertas en el momento en que el mecanismo de compensación cruzada cese y, consecuentemente, la reducción tarifaria se impute a la Retribución del Concesionario de Provisión.

3.16 Que, en línea con lo explicado hasta este punto, aunque los Contratos de Concesión de Provisión y Operación son contratos independientes, el carácter acoplado de las Propuestas que derivó en su adjudicación y celebración, permite diseñar un esquema que distribuya los efectos económicos de la extensión de la vida útil de los Buses y de la Etapa de Operación y Mantenimiento de ambos contratos, al admitir la reducción en el pago de las tarifas que componen la Retribución del Concesionario de Provisión y del Concesionario de Operación. En ese sentido, este Otrosí No. 3 se suscribe de forma paralela con una modificación correlativa al Contrato de Concesión de Operación, para no alterar el equilibrio económico de ambos contratos.

3.17 Que, teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, las Partes acuerdan modificar el Contrato de Concesión de Provisión, ampliando la vida útil de la Flota, prorrogando a su vez la Etapa de Operación y Mantenimiento, para garantizar el uso eficiente de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., para la prestación del servicio público de transporte masivo en Bogotá D.C.

3.18 Que, de este modo, teniendo en cuenta el rol central que juega la autonomía de la voluntad en la celebración y ejecución de contratos regidos por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, según se desprende de los artículos 13 y 40 de la Ley 80 de 1993, las Partes convienen establecer el presente mecanismo de reducciones de la Retribución, en virtud del cual la reducción de la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) pagadera al Concesionario de Provisión puede ser trasladada transitoriamente a la tarifa kilómetro pagadera al Concesionario de Operación, conservando el equilibrio económico de ambos contratos. Lo anterior, se reitera, habida cuenta del acoplamiento de las propuestas presentadas para la adjudicación del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación.

3.19 Que, lo anterior, no es nada diferente que un pacto alcanzado en ejercicio de la libertad negocial de las Partes del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación, consistente en la definición de un valor y forma de pago que se ajuste a la realidad económica de ambos negocios jurídicos, producto de la extensión de la vida útil de los Buses y de la Etapa de Operación y Mantenimiento de tales contratos y las consecuencias que de ello derivan respecto del monto de la tarifa que Transmilenio debe pagar. En ese sentido, se destaca lo expresado por el Consejo de Estado en providencia del 6 de mayo de 2024, en la cual dicha Corporación precisó lo siguiente:

En el marco de su autonomía de la voluntad, las partes están llamadas a definir las estipulaciones que regularán sus relaciones negociales, siempre que no se opongan a las

normas superiores. En los contratos sinalagmáticos y conmutativos, en ejercicio de tal autonomía deben fijar, entre otras cosas, el precio con el que se retribuirá la correlativa prestación y la forma en la que se realizará el pago.¹

3.20 Que, en definitiva, el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión constituye un acuerdo en virtud del cual las Partes extienden la vida útil de los Buses vinculados a la Flota, al prorrogar correlativamente la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, lo cual conlleva a una reducción de la Retribución que Transmilenio debe reconocer al Concesionario de Provisión desde el 1 de enero de 2029; efecto económico que, en virtud de este Otrosí No. 3 y del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación, implicará una disminución temporal de la Retribución que Transmilenio debe reconocer al Concesionario de Operación de 2025 a 2028, habida cuenta del carácter acoplado de las propuestas presentadas por el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación.

3.21 Que el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión es viable desde una perspectiva económica, según consta en el estudio económico elaborado por la Subgerencia Económica de Transmilenio, contenido en el documento identificado con el radicado No. [●].

3.22 Que dentro del análisis jurídico y financiero efectuado por las Partes se evidenció que la presente modificación del Contrato de Concesión de Provisión es jurídicamente viable de conformidad con lo establecido en el párrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993.

3.23 Que la presente modificación fue presentada ante el Comité de Seguimiento del SITP en sesión realizada el 18 de diciembre de 2024.

En virtud de las anteriores consideraciones, las Partes suscriben el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión en señal de manifestación expresa, libre y razonada de su consentimiento a sus consideraciones, objeto, causa y, por lo tanto, acuerdan las siguientes:

CLÁUSULAS

CLÁUSULA PRIMERA. Modificar la Sección 3.45 del Contrato de Concesión de Provisión, la cual quedará así:

“3.45 “Desvinculación” o “Desvinculación de Flota””

Consiste en el retiro definitivo de un Bus que no se encuentre disponible para continuar operando o prestando el servicio público de transporte. La Desvinculación se realizará cuando se presente alguno de los siguientes casos: (i) que el Bus haya cumplido con la Vida Útil del Bus; (ii) el Bus presente siniestros, accidentes graves o eventos que deriven en la pérdida total del Bus o por hurto del Bus; (iii) el Bus presente riesgos para la seguridad de los pasajeros; (iv) el Bus presente deficiencias que tengan incidencia directa o indirecta en una contaminación sonora o del aire, superior a los límites previstos en el

¹ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera, Subsección A. Rad. No.: 25000233600020180022601 (67.834). Sentencia del 6 de mayo de 2024. C.P.: José Roberto Sáchica Méndez.

presente Contrato, sus Anexos y Apéndices, o en la Ley Aplicable; (v) el Bus presente modificaciones técnicas o mecánicas respecto de su tipología inicial y de las cuales no exista previo aval y/o autorización escrita por parte del Concesionario de Provisión y que no hayan sido notificadas previamente a TMSA; (vi) por decisión judicial o administrativa; (vii) por solicitud expresa del Concesionario de Operación o del Concesionario de Provisión aprobada por TMSA. La Desvinculación de la Flota incluye: la desvinculación del Sistema, la cancelación de la matrícula y su desintegración física (en los casos en que aplique la misma).”

CLÁUSULA SEGUNDA. Adicionar la Sección 3.133 al Contrato de Concesión de Provisión, en los siguientes términos:

“3.133 “Vida Útil del Bus”

Corresponde a quince (15) años y seis (6) Meses contados a partir de la fecha de inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento.”

CLÁUSULA TERCERA. Prorrogar la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión por un término adicional de cinco (5) años contados a partir de su vencimiento originalmente establecido. Para tal efecto, se modifica la Sección 4.4.2 del Contrato de Concesión de Provisión, en su encabezado y su literal (b), los cuales quedarán así:

“4.4.2. Sin embargo, se estima que el Contrato podrá tener una duración de dieciséis (16) años y tres (3) Meses si se suman los siguientes plazos de las diferentes Etapas en que se divide el Contrato, sin contar con la Etapa de Liquidación:

(...)

(b) Etapa de Operación y Mantenimiento: Durante esta Etapa de Operación y Mantenimiento el Concesionario de Operación cumplirá con sus obligaciones de operación y mantenimiento sobre la Flota y el Concesionario de Provisión cumplirá con las obligaciones previstas en el presente Contrato para esta Etapa. Esta Etapa tendrá una duración de quince (15) años contados a partir del Día Hábil siguiente a la Fecha del Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento, para todo el Contrato.”

CLÁUSULA CUARTA. Modificar la Sección 7.1.2. del Contrato de Concesión de Provisión, la cual quedará así:

“7.1.2 TMSA se compromete a disponer los montos necesarios para que en cada fecha de pago mensual de la Retribución del Concesionario de Provisión se cuente con recursos suficientes para hacer el traslado de la Retribución a la Cuenta Concesionario de Provisión. Sin perjuicio de lo anterior, TMSA se compromete a efectuar cada Aporte TMSA en la vigencia fiscal correspondiente a través de giros de recursos a la Cuenta TMSA del Patrimonio Autónomo. El Anexo J, contiene especificaciones adicionales sobre los Aportes TMSA. Una vez se hayan trasladado todos los Aportes TMSA previstos en la Sección 7.1.1 a la Cuenta Concesionario de Provisión, TMSA pagará la Retribución

desde el fondo principal del Patrimonio Autónomo SITP a la Cuenta Concesionario de Provisión.”

CLÁUSULA QUINTA. Modificar la Sección 7.2.3. del Contrato de Concesión de Provisión, la cual quedará así:

“7.2.3. La Retribución del Concesionario de Provisión será en todo caso exigible por un periodo equivalente al plazo de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato (180 Meses), independientemente del momento a partir del cual se dé inicio al pago de la misma por parte de TMSA, e independientemente del número de Sub-Lotes de Flota del Contrato. Si el Contrato de Concesión prevé la entrada de un Sub-Lote de Flota 2, la Retribución del Concesionario de Provisión será exigible por el periodo establecido anteriormente contado únicamente a partir de la entrada en Operación del Sub-Lote de Flota 1 (inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento) o de la fecha aplicable para los escenarios señalados en la Sección 7.5 de acuerdo con lo estipulado en el numeral anterior.”

CLÁUSULA SEXTA. Modificar la Sección 7.2.4. del Contrato de Concesión de Provisión, la cual quedará así:

“7.2.4. El pago de la Retribución se hará mediante el traslado de recursos desde la Cuenta TMSA a la Cuenta Concesionario de Provisión. En el quinto día hábil de cada Mes TMSA calculará el valor de la Retribución del Concesionario de Provisión del Mes inmediatamente anterior y hará el pago conforme a los procedimientos para el giro que se determinen en el presente Contrato. Una vez se hayan trasladado todos los Aportes TMSA previstos en la Sección 7.1.1 a la Cuenta Concesionario de Provisión, el pago de la Retribución se hará mediante el traslado de recursos desde el fondo principal del Patrimonio Autónomo SITP a la Cuenta Concesionario de Provisión.”

CLÁUSULA SÉPTIMA. Modificar la Sección 7.2.7. del Contrato de Concesión de Provisión, mediante la inclusión de un segundo inciso, la cual quedará así:

“7.2.7. Los valores de $TMVT_{k,x}$, expresados en pesos de diciembre de 2018, tomarán los siguientes valores para toda la Flota, independiente del momento en que ésta sea adquirida, y serán vigentes durante la Etapa de Operación y Mantenimiento o durante el periodo en que la Retribución del Concesionario sea exigible, de acuerdo con lo establecido en el numeral 7.2.2 anterior. Estos valores corresponden a los valores de la Oferta Económica del Concesionario de Provisión ajustados a pesos de diciembre de 2018 de acuerdo con la fórmula de indexación de valores establecida en el numeral 7.6 del presente contrato.

<i>Retribución</i>	<i>Unidad</i>	<i>Energético</i>	<i>Articulado</i>	<i>Biarticulado</i>
<i>TMVT</i>	<i>COP/Bus</i>	<i>Diésel – Euro V</i>	<i>\$14.261.224</i>	<i>\$18.047.418</i>

		<i>Diésel – Euro VI</i>		
		<i>Gas Natural Vehicular</i>		
		<i>Híbrido</i>		
		<i>Eléctrico</i>		

A partir del 1 enero de 2029 y hasta la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento, para la Retribución del Concesionario de Provisión, el valor de $TMVT_{k,x}$, vigente se multiplicará por un factor de 0,5.”

CLÁUSULA OCTAVA. Modificar la Sección 7.2.11. del Contrato de Concesión de Provisión, la cual quedará así:

“7.2.11. A partir de la fecha en que TMSA haga el pago del último Mes del decimoquinto año de pagos contado a partir de la Fecha de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento o de la fecha efectiva en la cual se da inicio al pago de la Retribución del Concesionario de Provisión, de acuerdo con lo establecido en el numeral 7.2.2. anterior, el Concesionario de Provisión tendrá derecho a recibir mensualmente la Retribución pactada para la Etapa de Transición por el uso de la Flota durante el plazo que reste de la Etapa de Operación y Mantenimiento y durante toda la Etapa de Transición.”

CLÁUSULA NOVENA. Reemplazar el literal (a) de la Sección 19.3.4 Contrato de Concesión de Provisión, la cual quedará así:

- (a) Si se produce la Terminación Anticipada durante la Etapa de Operación y Mantenimiento y/o Transmilenio decide ejercer el Derecho de Consolidación de la Propiedad, se procederá a establecer el valor de la liquidación del Contrato de Concesión de Provisión, mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$VL_{Ajustado,t} = VL_{Proveedor,120} + VL_{Extensión,180} - DescuentoOperación_t$$

Donde:

$$VL_{proveedor,120} = \{\Delta - (DyM_t + CP_t) + OTMSA_t\}$$

$VL_{proveedor,120}$: Esta variable solo es aplicable hasta el Mes 120, contado desde el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento. A partir del Mes 121 en adelante $VL_{proveedor,120}$ tomará el valor de cero.

$$\begin{aligned}
& \text{VLExtensión}_{x,k} \\
&= \left\{ \left[\frac{0,5 \times TMVT_{k,x,t}}{TD_{Ext}} \times \left(1 - \frac{1}{(1 + TD_{Ext})^{180-t}} \right) \times NoVehT_{k,x} \right] \right. \\
&\quad \left. \times \left(F_{aj} + \left((1 - F_{aj}) \times \frac{t - T_f}{T_{ext} - T_f} \right) \right) \right\}
\end{aligned}$$

Donde:

$VLExtensión_{x,k}$: Corresponde al valor de las Retribuciones proyectadas en la extensión del plazo de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, desde el Mes t hasta el Mes 180, ajustado por una tasa de descuento y por un factor de ajuste creciente en el tiempo.

t: Corresponde al Mes vencido de cálculo del valor de la liquidación

TD_{Ext} : Corresponde a la tasa de descuento real expresada en términos efectivos mensuales de la extensión, la cual será de 2,14%.

$F_{aj} + \left((1 - F_{aj}) \frac{t - T_f}{T_{ext} - T_f} \right)$: Factor de ajuste temporal que aumenta gradualmente entre la firma del Otrosí y la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión.

F_{aj} : Factor de ajuste inicial que corresponde al 26,92%.

T_{ext} : Corresponde a 180, es decir el número total de Meses durante los cuales es exigible la Retribución bajo el Contrato de Concesión de Provisión, que incluye la extensión de su Etapa de Operación y Mantenimiento.

T_f : Corresponde al Mes contractual desde el que empezaron a regir las reducciones a la Retribución acordadas en el marco del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión.

$TMVT_{k,x}$: Corresponde a la Retribución Mensual por Vehículo de tipología k de tecnología x ofertada por el Concesionario de Provisión, expresada en el Mes t.

$NoVehT_{k,x}$: Corresponde a la Flota, medida en número de vehículos, de tipología k con tecnología x que se encuentre vinculada en el Mes t.

Si $t \leq 120$

DescuentoOperación

$$= \text{MAX} \left\{ 0; VPO_f \times (1 + TD_{ext})^{(t-T_f)} - \sum_{m=T_f}^t (\Delta_m \times (1 + TD_{ext})^{(\min(t,120)-m)}) \right\}$$

Si $t > 120$

$$\text{DescuentoOperación} = 0$$

Donde:

VPO_{T_f} : Corresponde a \$58.923.130.778 pesos colombianos.

T_f : Corresponde al Mes contractual desde el que empezaron a regir las reducciones a la Retribución acordadas en el marco del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión.

TD_{Ext} : Corresponde a la tasa de descuento real expresada en términos efectivos mensuales de la extensión, la cual será de 2,14%.

t : Corresponde al Mes vencido de cálculo del valor de la liquidación.

Δ_m : Corresponde a las reducciones efectivamente aplicadas a la Remuneración por Kilómetro (tarifa $TKMT_{k,x,t}$) del Concesionario de Operación, de conformidad con la Cláusula Cuarta del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación y a la Retribución mensual por vehículo (tarifa $TMVT_{k,x,t}$) del Concesionario de Provisión, de conformidad con la Cláusula Séptima del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión que ocurrieron en el Mes m .

m : Cada uno de los meses de la Retribución en los que se aplicó una reducción a la Retribución del Concesionario de Operación y del Concesionario de Provisión, de conformidad con lo establecido en la Cláusula Cuarta del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación y en la Cláusula Séptima del Otrosí No. 3 del Contrato de Concesión de Provisión, respectivamente.

CLÁUSULA DÉCIMA. En vista del Memorando de Entendimiento suscrito con el Concesionario de Operación, el Concesionario de Provisión declara y garantiza que la prórroga de la Etapa de Operación y Mantenimiento apareja una reducción de sus derechos económicos bajo el Contrato de Concesión de Provisión. Específicamente, el valor de $TMVT_{k,x}$ previsto en la Cláusula 7.2.7 del Contrato de Concesión de Provisión. El Concesionario de Provisión acepta que el efecto económico de esta modificación sea imputado a la Retribución del Concesionario de Operación, con quien presentó una propuesta acoplada. Para tal efecto, Transmilenio y el Concesionario de

Operación suscriben el Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación, el cual el Concesionario de Provisión manifiesta aceptar y conocer.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA. El Concesionario de Provisión declara y garantiza haber considerado las implicaciones que tiene el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión en relación con el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato de Concesión de Provisión, de forma que el contenido del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión no altera el equilibrio económico del Contrato de Concesión de Provisión, no modifica la tipificación y asignación de los riesgos prevista en la Sección 9.2 del Contrato de Concesión de Provisión ni la suficiencia de la Retribución, en los términos previstos en la Sección 4.5.1(f) del Contrato de Concesión de Provisión, ni le generan un detrimento patrimonial al Concesionario de Provisión.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA. El Concesionario de Provisión entiende y reconoce que, ante cualquier reclamación, judicial o extrajudicial, sin importar la causa o el sentido de la pretensión, en la que sea necesario analizar el desempeño económico del Contrato de Concesión de Provisión, deberán tenerse en cuenta las reducciones tripartitas a las que se refieren las consideraciones 3.5 y 3.7 para dicha evaluación y así no distorsionar la realidad económica del Contrato de Concesión de Provisión dadas las modificaciones acordadas en el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA. El Concesionario de Provisión renuncia a cualquier controversia, conflicto, disputa, pretensión, reclamación, acción judicial o actuación administrativa presente y futura que tenga por causa la suscripción del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión, en particular aquellas relacionadas con el equilibrio económico del Contrato de Concesión de Provisión y los efectos que la reducción de la tarifa $TMVT_{k,x}$ pactada en la Cláusula Séptima del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión pudiere tener sobre este.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA. Las modificaciones del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión rigen a partir de su suscripción. Todas las demás cláusulas y estipulaciones contractuales del Contrato de Concesión de Provisión que no son modificadas por el presente acuerdo permanecen vigentes, sin ajuste alguno. En ese sentido, el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión no altera en ningún sentido la asignación de riesgos prevista en las Secciones 16.2 y 16.3 del Contrato de Concesión de Provisión.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA. Dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes a la firma del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión, el Concesionario de Provisión deberá informar al garante sobre las modificaciones contractuales acordadas y modificar y/o ajustar las garantías de conformidad con lo previsto en el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión.

Los anexos de conocimiento a las garantías a que haya lugar deberán allegarse a Transmilenio, dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la emisión de dichos anexos por parte de los

garantes. En todo caso, se requerirá la aprobación expresa de Transmilenio, previo concepto favorable de la Interventoría y/o quien ejerza la respectiva supervisión.

Para constancia de lo acordado, se firma en dos (2) ejemplares originales del mismo tenor, en la ciudad de Bogotá, D.C., el [●] de [●] de 2025.

Por Transmilenio

Por BMP Sur S.A.S.

**MARÍA FERNANDA ORTIZ
CARRASCAL**

Gerente General

JUAN FERNANDO CAJIAO PULIDO

Representante Legal