



HYARUMA

Proyecto decreto 2025



25 DE SEPTIEMBRE DE 2025

HYARUMA
COMITÉ ORGANIZADOR

PROYECTO DE DECRETO HYARUMA 2025

"Por el cual se adoptan medidas estructurales para la formalización, profesionalización y transición justa del transporte individual de pasajeros en Colombia, y se establece el marco de transición energética solidaria hacia la movilidad sostenible."

Contenido

CAPÍTULO I – CONSIDERANDOS Y DISPOSICIONES GENERALES.....	2
CAPÍTULO II – FORMALIZACIÓN Y RELACIÓN LABORAL.....	3
Artículo 1. Principios rectores del servicio público individual de pasajeros.....	3
Artículo 2. Objeto.....	4
Artículo 3. Ámbito de aplicación.....	4
Artículo 4. Censo nacional del transporte individual.....	4
Artículo 5. Depuración y reasignación de capacidad vehicular.....	4
Artículo 6. Reconocimiento profesional y vínculo operativo.....	4
Artículo 7. Participación sindical en la formalización laboral.....	5
Artículo 8. Reconocimiento de organizaciones laborales autónomas.....	5
Artículo 9. Corresponsabilidad empresarial.....	5
Artículo 10. Participación de empresas comprometidas con la formalización y la transición solidaria	5
Artículo 11. Seguridad social y pensión.....	5
CAPÍTULO III – PROFESIONALIZACIÓN Y EDUCACIÓN.....	5
Artículo 12. Reconocimiento laboral y remuneración mínima del conductor.....	5
Artículo 13. Profesionalización obligatoria y certificada.....	6
Artículo 14. Redirección de recursos.....	6
Artículo 15. Sistema solidario de puntos.....	6
Artículo 16. Redirección de recursos territoriales hacia formación técnica.....	6
Artículo 17. Masificación gratuita de la formación cooperativa.....	6
Artículo 18. Reconocimiento transitorio de cooperativas en proceso de constitución.....	6
Artículo 19. Fondo de Apoyo para la Habilitación Cooperativa.....	7
CAPÍTULO IV – JORNADA Y SEGURIDAD VIAL.....	7
Artículo 20. Jornada laboral.....	7
Artículo 21. Descansos obligatorios.....	7
Artículo 22. Seguridad vial como derecho humano.....	7
Artículo 23. Implementación responsable y diferenciada del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	7
Artículo 24. Unidad a bordo homologada con videovigilancia, trazabilidad y telemetría.....	7
CAPÍTULO V – LEASING SOCIAL Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.....	8
Artículo 25. Transformación progresiva de la capacidad vehicular.....	8
Artículo 26. Acceso solidario a nuevas tecnologías mediante leasing social.....	8
Artículo 27. Fortalecimiento progresivo de cooperativas.....	8
Artículo 28. Piloto nacional de tecnologías limpias (hidrógeno verde).....	9
Artículo 29. Mecanismos de financiamiento solidario.....	9
Artículo 30. Consolidación de cooperativas urbanas de nueva generación.....	9
Artículo 31. Acceso equitativo y homologación abierta.....	9
Artículo 32. Unidad tecnológica a bordo obligatoria.....	10
CAPÍTULO VI – GOBERNANZA TERRITORIAL Y REDISTRIBUCIÓN PRESUPUESTAL.....	10

Artículo 33.	Redistribución de recursos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....	10
Artículo 34.	Protección territorial frente a prácticas metropolitanas desleales.	10
Artículo 35.	Reconocimiento público a la buena gobernanza local.....	10
Artículo 36.	Reactivación patrimonial, justicia restaurativa y depuración técnica del parque automotor	10
Artículo 37.	Principio de justicia sectorial, memoria histórica y cooperación con la Madre Tierra	11
CAPÍTULO VII – RESPONSABILIDAD Y CONTROL.....		11
Artículo 38.	Objeto y alcance del capítulo	11
Artículo 39.	Inspección, vigilancia y control.....	11
Artículo 40.	Responsabilidad institucional.....	11
Artículo 41.	Función de inspección, vigilancia y control territorial.	11
Artículo 42.	Denuncias ciudadanas.....	11
Artículo 43.	Control ciudadano sobre la Superintendencia de la Economía Solidaria	12
Artículo 44.	Prestación sin habilitación.	12
Artículo 45.	Comisión Nacional de Seguimiento y Evaluación del Decreto	12
Artículo 46.	Sanciones a empresas habilitadas.....	12
Artículo 47.	Responsabilidad institucional.....	12
Artículo 48.	Articulación territorial liderada por las alcaldías	12
Artículo 49.	Coordinación intersectorial para la transición energética y la trazabilidad digital	13
CAPÍTULO VIII – DISPOSICIONES FINALES		13
Artículo 50.	Implementación progresiva y territorialmente diferenciada.....	13
Artículo 51.	Vigencia.	13

CAPÍTULO I – CONSIDERANDOS Y DISPOSICIONES GENERALES

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,

en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 189 numerales 11 y 22, 365 de la Constitución Política; la Ley 15 de 1959; la Ley 105 de 1993; la Ley 336 de 1996; la Ley 2101 de 2021; la Ley 2466 de 2025 (Reforma Laboral); y demás normas concordantes,

CONSIDERANDO:

- Que el transporte público individual de pasajeros constituye un servicio público esencial, conforme a la Ley 336 de 1996, y su prestación continua, eficiente y segura es deber del Estado.
- Que desde la Ley 15 de 1959 el Estado reconoció la necesidad de vincular laboralmente a los conductores asalariados del servicio público, siendo solidariamente responsables las empresas y los propietarios de los vehículos.
- Que el Decreto 1047 de 2014 clasificó la labor de conducción de taxis como actividad de alto riesgo, reconociendo la obligación de afiliación al Sistema de Seguridad Social.
- Que los compromisos asumidos por el Ministerio de Transporte y el SENA en 2016 para la implementación del programa Técnico en Administración del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros (código 847302) no fueron ejecutados, generando una deuda histórica con los conductores del país.
- Que los conductores de taxi y de plataformas digitales hacen parte de la economía popular y, en tanto prestadores de un servicio público esencial, deben gozar de condiciones laborales justas, acceso preferencial a la formalización y participación activa en la transición energética.

- Que el cooperativismo solidario constituye la figura idónea para organizar a los trabajadores del transporte individual, garantizar su acceso a programas de apoyo estatal y promover la sostenibilidad económica, social y ambiental del sector.
- Que la seguridad vial es un derecho humano vinculado a la salud pública y a la prevención de riesgos laborales, y su garantía requiere corresponsabilidad institucional, formación continua y participación ciudadana.
- Que la transición energética debe ser justa, progresiva y solidaria, evitando la exclusión patrimonial y promoviendo mecanismos de acceso equitativo a tecnologías limpias, como el leasing social y los pilotos de hidrógeno verde.
- Que la transición energética, para ser legítima, debe ser también justa, garantizando que los trabajadores del transporte no sean desplazados ni precarizados, sino dignificados mediante formación, contrato laboral y acceso a programas de apoyo solidario, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y de la Política de Transición Energética Justa.
- Que los municipios con menor capacidad institucional y mayor nivel de informalidad requieren acompañamiento técnico, protección normativa y reconocimiento público para garantizar una implementación efectiva y territorialmente justa.
- Que la inspección, vigilancia y control del servicio público individual de pasajeros es una función indelegable del Estado, y su omisión activa responsabilidad disciplinaria, fiscal y penal.
- Que el principio de justicia sectorial exige reparar las exclusiones históricas, proteger a los propietarios legítimos y promover una movilidad digna, cooperativa y en armonía con la Madre Tierra.
- Que las organizaciones sindicales legalmente constituidas en el sector del transporte público individual de pasajeros cumplen una función esencial en la defensa de los derechos laborales, la activación de mecanismos de inspección y vigilancia, y la construcción de garantías colectivas en el marco de la reforma laboral vigente.
- Que Colombia, en el marco de la COP21 y de sus Contribuciones Nacionales Determinadas (NDC), asumió compromisos internacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, en los cuales el sector transporte constituye un eje prioritario. Que el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 estableció la transición energética justa y la movilidad sostenible como políticas de Estado, impulsando energías renovables, comunidades energéticas y la modernización del parque automotor, en coherencia con los compromisos internacionales y la equidad territorial.

CAPÍTULO II – FORMALIZACIÓN Y RELACIÓN LABORAL

Artículo 1. Principios rectores del servicio público individual de pasajeros.

El servicio público individual de pasajeros, como servicio público esencial, se desarrolla bajo los principios establecidos en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, en especial los de accesibilidad, continuidad, calidad, seguridad, oportunidad, eficiencia, libre acceso, no discriminación y prevalencia del interés general.

En armonía con dichos principios, este decreto reafirma que el taxi **no constituye un negocio privado**, sino un servicio público al que se accede en condiciones de igualdad y bajo la rectoría del Estado.

Adicionalmente, se incorporan los siguientes principios rectores específicos:

- 1 Sentido de pertenencia: compromiso de conductores, empresas, cooperativas, usuarios y autoridades en la construcción de un servicio digno, confiable y representativo de la identidad nacional y territorial.
- 2 Humanización del servicio: el conductor es reconocido como técnico en movilidad y seguridad vial, cuya labor se orienta a la protección de la vida y al servicio a la comunidad, con ingresos mínimos garantizados y condiciones laborales dignas.
- 3 Seguridad vial integral: toda operación deberá alinearse con las finalidades de la seguridad vial: proteger la vida, prevenir siniestros, garantizar vehículos seguros, promover usuarios responsables y consolidar una cultura de respeto en el espacio público.
- 4 Profesionalización y dignificación: uniformidad, formación certificada, trato respetuoso y cuidado del vehículo como patrimonio colectivo.
- 5 Innovación tecnológica con trazabilidad: incorporación obligatoria de unidades a bordo, sistemas de videovigilancia, telemetría y registro digital, como instrumentos de seguridad, transparencia y planeación pública.

- 6 Equidad territorial y cooperativa: fortalecimiento de cooperativas y asociaciones como garantes de acceso equitativo a vehículos, financiamiento y transición energética, con prioridad para territorios rurales y mixtos.
- 7 Sostenibilidad y transición energética: promoción de vehículos eléctricos, híbridos y de nuevas tecnologías limpias, en coherencia con los compromisos nacionales e internacionales de movilidad sostenible.

Artículo 2. Objeto.

El presente decreto tiene por objeto dignificar y formalizar la labor de los conductores del transporte público individual de pasajeros, garantizar condiciones laborales justas, promover la seguridad vial y avanzar en la transición hacia un modelo solidario, sostenible y cooperativo de movilidad, en el marco del transporte como servicio público esencial y función pública delegada conforme a la Ley 336 de 1996, y en alineación con los principios del Plan Nacional de Desarrollo y la Política de Transición Energética Justa, promoviendo el acceso equitativo a tecnologías limpias, la protección ambiental y la inclusión territorial mediante mecanismos solidarios y progresivos.

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

Las disposiciones del presente decreto aplican a todas las empresas habilitadas para la prestación del servicio público individual de pasajeros en el territorio nacional. Igualmente, serán objeto de inspección, vigilancia y control las personas naturales o jurídicas que intermedien, administren o faciliten la prestación del servicio sin habilitación, con el fin de prevenir la tercerización ilegal y garantizar la igualdad de condiciones en el sector.

Parágrafo. Aceleración de la formación cooperativa como política pública prioritaria. En el marco del gobierno del cambio y la implementación del presente decreto, el Estado deberá garantizar la aceleración de los procesos de formación cooperativa en todo el territorio nacional, especialmente en municipios con alta informalidad y baja capacidad institucional. Para ello, se deberán destinar recursos públicos específicos, priorizar convenios con organizaciones avaladas por el SENA y la Unidad Administrativa Especial de Organizaciones Solidarias, y garantizar gratuidad o tarifas simbólicas para los grupos promotores de cooperativas conformados por trabajadores del transporte público individual de pasajeros. La falta de respuesta oportuna por parte de las entidades encargadas de la formación será considerada como omisión institucional, y deberá ser corregida mediante mecanismos de articulación territorial, veeduría ciudadana y acompañamiento técnico. La formación cooperativa no podrá ser tratada como un servicio comercial, sino como un derecho colectivo y una herramienta de transformación social.

Artículo 4. Censo nacional del transporte individual.

Ordénese al Ministerio de Transporte, en coordinación con sus Direcciones Territoriales, las Secretarías de Movilidad y los organismos de tránsito municipales, distritales y departamentales, realizar en un plazo máximo e improrrogable de seis (6) meses un censo nacional de taxis y conductores, con auditoría independiente y trazabilidad digital.

El censo deberá identificar, como mínimo: a) El número de propietarios que son conductores de su propio vehículo, el número de conductores por vehículo y el número total de conductores. b) El número de tarjetas de operación expedidas por cada vehículo. c) Las horas promedio de trabajo por día, semana, mes y año de los vehículos vinculados o en su defecto el modo de operación. d) Los medios de control implementados por las empresas habilitadas para asegurar la operación en relación con la demanda. e) La distribución territorial de la operación, con el fin de garantizar equidad entre zonas urbanas, rurales y mixtas.

El Ministerio de Transporte consolidará la información en un sistema nacional de trazabilidad digital, de acceso público, que permita verificar en tiempo real la legalidad de la operación y facilite la auditoría ciudadana.

Artículo 5. Depuración y reasignación de capacidad vehicular.

Con base en el censo, se procederá a depurar duplicidades, falsas capacidades vehiculares o asignaciones y vehículos no autorizados. La capacidad vehicular recuperada se incorporarán a un Fondo Público de Capacidad Vehicular Social, administrado por cooperativas y supervisado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 6. Reconocimiento profesional y vínculo operativo

Todo conductor que preste el servicio público individual de pasajeros será reconocido como trabajador del sector, conforme a las modalidades que garanticen su dignificación, estabilidad y protección social. Esta labor se desarrolla en el marco de afiliación obligatoria a empresa habilitada, conforme al Decreto 172 de 2001, lo cual implica subordinación operativa, administrativa y jurídica. En consecuencia, no se reconocerá la figura de conductor independiente para efectos laborales, tributarios ni administrativos.

Los conductores que operan mediante plataformas digitales podrán ser reconocidos como trabajadores del servicio público individual, siempre que:

a) Se vinculen a una cooperativa legalmente constituida. b) Realicen y aprueben formación técnica en conducción profesional. c) Soliciten y obtengan la tarjeta profesional correspondiente.

Este reconocimiento no implica legalización de las plataformas digitales como prestadoras del servicio público, sino dignificación individual del conductor como sujeto laboral y técnico del modelo cooperativo. La experiencia acumulada en plataformas podrá ser validada como mérito profesional para efectos de escalafón, prerrogativas y acceso a incentivos.

Artículo 7. Participación sindical en la formalización laboral.

Las organizaciones sindicales legalmente constituidas en el sector del transporte público individual de pasajeros podrán participar en los procesos de verificación, denuncia y acompañamiento de la formalización laboral, en articulación con el Ministerio de Trabajo y las autoridades territoriales. Su participación incluirá: a) Recepción y canalización de denuncias por ausencia de contrato laboral. b) Acompañamiento a los trabajadores en procesos de inspección y vigilancia. c) Propuesta de cláusulas mínimas para contratos laborales dignos, conforme a la reforma laboral vigente.

Artículo 8. Reconocimiento de organizaciones laborales autónomas.

Las asociaciones, fundaciones y organizaciones sindicales legalmente constituidas que actúen de manera autónoma en la defensa de los derechos laborales de los trabajadores del transporte público individual de pasajeros serán reconocidas como actores estratégicos en la implementación del presente decreto.

Estas organizaciones podrán: a) Activar mecanismos de inspección, vigilancia y control ante el Ministerio de Trabajo y las autoridades territoriales. b) Acompañar a los trabajadores en procesos de denuncia, exigibilidad de derechos y formalización laboral. c) Participar en mesas técnicas, comités territoriales y espacios de seguimiento del decreto. d) Suscribir convenios de corresponsabilidad con cooperativas legalmente constituidas, orientados a garantizar condiciones laborales dignas, prevenir prácticas extorsivas o evasivas, y promover la implementación conjunta del presente decreto.

El Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Transporte verificarán que las organizaciones participantes actúen con independencia frente a intereses empresariales, y que su labor esté orientada a la defensa efectiva de los derechos laborales, conforme a la reforma laboral vigente.

Artículo 9. Corresponsabilidad empresarial.

Las empresas habilitadas y propietarios de los vehículos serán solidariamente responsables de las obligaciones laborales, de seguridad social y de las sanciones derivadas de la prestación del servicio.

Artículo 10. Participación de empresas comprometidas con la formalización y la transición solidaria

Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público individual de pasajeros que manifiesten su voluntad de implementar el presente decreto en articulación con cooperativas legalmente constituidas y organizaciones laborales autónomas, podrán suscribir convenios de corresponsabilidad orientados a:

a) Garantizar la contratación laboral formal de los conductores vinculados. b) Participar en procesos de trazabilidad operativa, formación técnica y transición energética. c) Reconocer la labor de los sindicatos, asociaciones y fundaciones que acompañen la formalización laboral. d) Prevenir prácticas extorsivas, evasivas o de tercerización ilegal, conforme a la reforma laboral vigente.

El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Trabajo podrán priorizar a estas empresas en programas de fortalecimiento, acceso a capacidad vehicular recuperada y acompañamiento técnico, siempre que cumplan con los estándares definidos en el presente decreto.

Artículo 11. Seguridad social y pensión.

Los aportes a salud, pensión y riesgos laborales se realizarán bajo un esquema tripartito: conductor, empresa/cooperativa y Estado. ("Estado": en los casos que no haya suficiencia tarifaria)

CAPÍTULO III – PROFESIONALIZACIÓN Y EDUCACIÓN

Artículo 12. Reconocimiento laboral y remuneración mínima del conductor.

El conductor del servicio público individual de pasajeros será reconocido como **técnico en movilidad y seguridad vial**, con formación certificada en servicio al cliente, normatividad y conducción segura. En virtud de dicha profesionalización, y con base en la información registrada por la unidad a bordo, se garantizará a cada conductor un ingreso mínimo equivalente a **1,5 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV)**, financiado mediante:

1. La remuneración directa por la prestación del servicio.

2. Los programas de leasing social solidario y el Fondo de Apoyo para la Habilitación Cooperativa (FAHC).
3. Los mecanismos de compensación que establezca el Gobierno Nacional para garantizar la sostenibilidad del servicio público esencial.

Parágrafo. El Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Transporte reglamentarán los mecanismos de verificación, compensación y fiscalización de este ingreso mínimo, en coordinación con las cooperativas y empresas habilitadas en donde no exista suficiencia tarifaria.

Artículo 13. Profesionalización obligatoria y certificada.

El programa **Administración del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros (código 847302)**, ofertado por el SENA bajo el enfoque de competencias laborales, será implementado de manera **gratuita, progresiva y obligatoria** para todos los conductores de taxi y para quienes aspiren a ejercer esta profesión.

La aprobación de este programa constituirá requisito para la expedición y renovación de la tarjeta profesional, garantizando que cada conductor cuente con formación técnica continua, estándares de servicio de alta calidad y reconocimiento laboral digno.

En ningún caso este proceso podrá ser objeto de especulación o distorsión por parte de actores privados, asegurándose su gratuidad, equidad territorial y trazabilidad digital bajo la coordinación del SENA y las autoridades competentes.

Artículo 14. Redirección de recursos.

Los recursos públicos destinados a actividades recreativas o de conmemoración del gremio deberán invertirse prioritariamente en programas de formación técnica, tecnológica y profesionalización, en coordinación con el SENA, universidades públicas y cooperativas del sector.

Artículo 15. Sistema solidario de puntos.

Se implementará un sistema solidario de puntos para conductores, con enfoque pedagógico y preventivo, administrado por cooperativas y supervisado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 16. Redirección de recursos territoriales hacia formación técnica

Los recursos públicos asignados por acuerdos distritales o municipales para la conmemoración, eventos o actividades de reconocimiento de los conductores del transporte público individual de pasajeros deberán invertirse prioritariamente en programas de formación técnica, profesionalización certificada y fortalecimiento organizativo, en coordinación con el SENA, universidades públicas y cooperativas legalmente constituidas del sector.

Queda prohibida la destinación de dichos recursos a actividades de carácter recreativo, simbólico o transitorio que no generen competencias verificables, trazabilidad operativa ni impacto gremial sostenible.

Las alcaldías podrán establecer convenios interinstitucionales para garantizar la gratuidad de la formación, la trazabilidad de los recursos y la participación comunitaria en la definición de contenidos. El Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo deberán emitir lineamientos técnicos para asegurar que esta redirección se cumpla con criterios de equidad territorial, pertinencia laboral y justicia sectorial.

Artículo 17. Masificación gratuita de la formación cooperativa

El Estado deberá garantizar la oferta masiva, gratuita y territorialmente diferenciada de programas de formación en cooperativismo, economía solidaria y gestión organizativa, en alianza con el SENA, universidades públicas y organizaciones avaladas. Esta formación será considerada de interés público y no podrá estar sujeta a tarifas comerciales ni a procesos de cotización excluyentes.

Las entidades que cobren tarifas superiores al costo operativo básico deberán justificar públicamente sus costos ante la Unidad Administrativa Especial de Organizaciones Solidarias. Las alcaldías podrán destinar recursos de sus fondos de desarrollo local para financiar esta formación, en coordinación con las organizaciones gremiales del sector. El Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo deberán garantizar que ningún grupo promotor de cooperativas quede excluido por razones económicas.

Artículo 18. Reconocimiento transitorio de cooperativas en proceso de constitución

Las cooperativas conformadas por trabajadores del transporte público individual de pasajeros que se encuentren en proceso de constitución ante la Superintendencia de la Economía Solidaria podrán ser reconocidas como actores legítimos para efectos de implementación del presente decreto, siempre que:

- a) Hayan realizado su asamblea constitutiva.
- b) Estén registradas en Cámara de Comercio.
- c) Hayan solicitado formación cooperativa ante el SENA o entidad avalada.
- d) Cuenten con acta de intención de habilitación territorial.

Este reconocimiento transitorio permitirá su participación en programas de leasing social, formación técnica, reactivación patrimonial y asignación vehicular, sin perjuicio de la obligación de completar el trámite ante la Superintendencia en un plazo máximo de seis (6) meses. El Ministerio de Transporte podrá emitir certificaciones provisionales de habilitación cooperativa, en coordinación con las alcaldías y las organizaciones gremiales del sector.

Artículo 19. Fondo de Apoyo para la Habilitación Cooperativa

Créase el Fondo de Apoyo para la Habilitación Cooperativa (FAHC), como instrumento financiero público orientado a garantizar que las cooperativas conformadas por trabajadores del transporte público individual de pasajeros puedan cumplir con los requisitos legales y técnicos exigidos para su habilitación, sin depender de capitales externos ni prácticas de intermediación empresarial.

El FAHC será administrado por el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Trabajo y la Unidad Administrativa Especial de Organizaciones Solidarias, y podrá financiar:

a) Costos notariales, registrales y jurídicos asociados a la constitución y habilitación. b) Estudios técnicos, operativos y financieros exigidos por la normativa vigente. c) Garantías, pólizas o requisitos de capital mínimo exigidos por la Superintendencia. d) Procesos de formación técnica, administrativa y contable para la sostenibilidad de la cooperativa. e) Acompañamiento territorial para la implementación de modelos de gobernanza solidaria.

Parágrafo. El acceso al FAHC será prioritario para cooperativas en proceso de constitución, ubicadas en municipios con alta informalidad y baja capacidad institucional. El Ministerio de Transporte deberá reglamentar su funcionamiento en un plazo máximo de sesenta (60) días, garantizando criterios de equidad, trazabilidad y participación ciudadana.

CAPÍTULO IV – JORNADA Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 20. Jornada laboral.

La jornada máxima será de 40 horas semanales, distribuidas en 5 días de trabajo y 2 días de descanso consecutivos.

Artículo 21. Descansos obligatorios.

Cada 2 horas de conducción efectiva, el conductor deberá tomar un descanso mínimo de 15 minutos, garantizado por la empresa o cooperativa.

Artículo 22. Seguridad vial como derecho humano.

La seguridad vial se reconoce como derecho fundamental vinculado a la salud pública y a la prevención de riesgos laborales.

Artículo 23. Implementación responsable y diferenciada del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transportes deberán garantizar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), conforme a la normativa vigente, como parte de sus obligaciones institucionales.

La implementación del PESV deberá incorporar componentes pedagógicos, comunitarios y simbólicos que reconozcan al conductor como agente de seguridad vial y promotor de cultura ciudadana.

En ningún caso se trasladarán los costos de dicha implementación a los conductores ni a las entidades territoriales. Los municipios con población superior a 200.000 habitantes deberán cumplir sin prerrogativas ni excepciones.

Los municipios con población inferior a 200.000 habitantes que demuestren articulación efectiva entre autoridades locales, cooperativas de transporte y ciudadanía podrán acceder a mecanismos de acompañamiento técnico, cofinanciación progresiva y reconocimiento público, como estímulo a su buena gobernanza y compromiso con la seguridad vial.

Artículo 24. Unidad a bordo homologada con videovigilancia, trazabilidad y telemetría.

Todo vehículo nuevo destinado al servicio público individual de pasajeros, en sus niveles básico y de lujo, deberá incorporar de fábrica una **unidad a bordo homologada** que integre, como mínimo:

1. **Registro operacional:** inicio y fin de viaje, origen y destino, tiempo, tarifa aplicada y método de pago.
2. **Geolocalización continua (GPS):** con transmisión en tiempo real al centro de control de la empresa habilitada y acceso interoperable para el Ministerio de Transporte, el DANE, las alcaldías y organismos de tránsito.

3. **Videovigilancia interna:** cámara de seguridad con almacenamiento cifrado, activación automática al encender el vehículo, retención máxima de treinta (30) días y acceso exclusivo para fines de seguridad ciudadana, laboral y judicial.
4. **Botón de pánico:** conectado al centro de control de la empresa y a la Policía Nacional, con geolocalización inmediata del evento.
5. **Telemetría energética y de conducción:** horas efectivas de operación, descansos obligatorios, consumo de combustible o energía, alertas de mantenimiento.
6. **Taxímetro digital integrado:** cálculo automático de tarifas conforme a la regulación vigente, con emisión de comprobante físico o digital.

Parágrafo 1. La información recolectada será custodiada por la empresa habilitada, con obligación de compartirla periódicamente con el Ministerio de Transporte, el DANE y las autoridades territoriales, exclusivamente para fines de seguridad, estadística oficial, planeación de movilidad e inspección y vigilancia. Queda prohibida su explotación comercial o uso sancionatorio extralegal contra los conductores.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte reglamentará en un plazo máximo de seis (6) meses las especificaciones técnicas de la unidad a bordo, tomando como referencia los estándares internacionales de Japón y China, así como la experiencia nacional en Medellín.

Parágrafo 3. El costo de la unidad a bordo será financiable mediante el programa de **leasing social solidario** y podrá ser cubierto parcialmente con recursos del Fondo de Apoyo para la Habilitación Cooperativa (FAHC), garantizando que no recaiga de manera exclusiva sobre los conductores.

CAPÍTULO V – LEASING SOCIAL Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Artículo 25. Transformación progresiva de la capacidad vehicular.

El sistema de capacidad vehicular será objeto de una reorganización técnica y solidaria, orientada a garantizar transparencia, equidad y sostenibilidad. En ningún caso este proceso implicará la supresión de derechos adquiridos ni la pérdida patrimonial de los actuales titulares.

Artículo 26. Acceso solidario a nuevas tecnologías mediante leasing social.

El Estado, en alianza con cooperativas y la banca pública, implementará un programa de *leasing social de taxis eléctricos y de hidrógeno verde*, orientado a garantizar el acceso equitativo de los conductores y cooperativas legalmente constituidas al parque vehicular sostenible.

El esquema de financiamiento se diseñará de manera progresiva, **sustituyendo el gasto operativo en combustibles fósiles por inversiones en tecnologías limpias**, de forma que la transición no represente una carga adicional para el conductor y, por el contrario, se convierta en un mecanismo de ahorro y dignificación laboral.

Se garantizará el acceso equitativo de los conductores y cooperativas legalmente constituidas al parque vehicular sostenible, bajo condiciones de financiamiento justo, progresivo y sin intermediación especulativa.

El programa será administrado en coordinación con las cooperativas del sector, priorizando a pequeños propietarios en general y regiones con menor capacidad institucional, y podrá ampliarse a otras tecnologías limpias que el Gobierno Nacional determine, en coherencia con la política de transición energética justa.

Artículo 27. Fortalecimiento progresivo de cooperativas.

Las cooperativas de transporte individual de pasajeros legalmente constituidas y habilitadas antes de la entrada en vigencia del presente decreto serán reconocidas como actores prioritarios del proceso de formalización laboral y transición energética.

El Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte, Trabajo, Hacienda y Minas y Energía, el SENA y las entidades financieras de desarrollo, implementará un **paquete integral de beneficios** que incluirá:

1. Acceso preferencial a líneas de crédito y leasing social solidario.
2. Cofinanciación temporal de aportes a seguridad social en procesos de formalización.
3. Exenciones tributarias y arancelarias en la adquisición de vehículos eléctricos o de hidrógeno.
4. Programas de formación técnica, empresarial y ambiental gratuitos en alianza con el SENA.
5. Priorización en los programas de infraestructura energética y estaciones de recarga.
6. Participación preferente en convenios solidarios y asociaciones público-populares.

Artículo 28. Piloto nacional de tecnologías limpias (hidrógeno verde).

El Gobierno Nacional, en coordinación con cooperativas y entidades territoriales, implementará pilotos progresivos de tecnologías limpias, priorizando el hidrógeno verde, con criterios de equidad territorial y sostenibilidad.”

El Gobierno Nacional, junto con Ecopetrol, Grupo Energía Bogotá y aliados internacionales, implementará un piloto de movilidad con hidrógeno verde en el transporte individual de pasajeros, en tres fases (2025–2028), incluyendo:

- Conversión inicial de 7000 taxis mediante kits de hidrógeno.
- Adquisición de 500 taxis de celda de combustible.
- Instalación de 4 estaciones piloto de recarga.
- Formación de 1.000 conductores y 200 técnicos en manejo seguro.

Artículo 29. Mecanismos de financiamiento solidario.

El Gobierno Nacional, en coordinación con el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Transporte, cooperativas del sector y entidades territoriales, garantizará mecanismos de financiamiento público y solidario, orientados a la reposición planificada de vehículos y a la transición energética justa, con criterios de equidad territorial y sostenibilidad.

En desarrollo de lo anterior, se implementarán las siguientes medidas:

- Creación de líneas de crédito blandas con tasas preferenciales, priorizando a pequeños propietarios y cooperativas.
- Cofinanciación estatal de hasta un porcentaje definido del valor de reposición, en municipios con alta informalidad o baja capacidad institucional.
- Acceso prioritario a recursos del Fondo de Apoyo para la Habilitación Cooperativa (FAHC) para cubrir garantías, pólizas y requisitos de capital mínimo.
- Establecimiento de convenios con banca pública y multilateral para apalancar recursos de largo plazo.
- Implementación de un esquema de subsidio cruzado que permita que las grandes empresas aporten a la sostenibilidad de los pequeños propietarios.

Artículo 30. Consolidación de cooperativas urbanas de nueva generación.

En los municipios con población superior a 200.000 habitantes, el Gobierno Nacional, en coordinación con las autoridades locales, las cooperativas legalmente constituidas y las organizaciones gremiales, implementará un programa de creación y fortalecimiento de **cooperativas urbanas de nueva generación**, orientadas al manejo sostenible del parque vehicular eléctrico, híbrido o de hidrógeno verde. Estas cooperativas deberán cumplir estándares progresivos de: a) **Servicio de alta calidad**, con enfoque en confort, eficiencia y seguridad para los usuarios. b) **Jornada laboral digna**, con ingresos proporcionales al nivel de servicio y garantías de seguridad social. c) **Formación técnica continua y certificación profesional**, en coordinación con el SENA y otras instituciones educativas que reconozca al conductor como trabajador calificado en movilidad y seguridad vial adicionalmente para reforzar la educación técnica profesional. d) **Trazabilidad digital y transparencia operativa**, asegurando confianza ciudadana y control social. e) **Participación ciudadana y articulación territorial**, fortaleciendo la gobernanza local y la equidad en el acceso a la capacidad vehicular.

Las empresas habilitadas que incurran en prácticas extorsivas, evasivas o desleales serán objeto de sanción progresiva, y su parque vehicular podrá ser transferido a cooperativas legalmente constituidas mediante mecanismos de justicia restaurativa y reactivación patrimonial.

Artículo 31. Acceso equitativo y homologación abierta.

El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, deberá garantizar que todo vehículo destinado al servicio público individual de pasajeros pueda ser homologado sin restricción de marca, siempre que cumpla con las normas de seguridad vial, ambientales y de eficiencia energética vigentes.

Las ensambladoras e importadoras estarán obligadas a ofrecer versiones homologadas de gama media y alta a precios equivalentes a los del mercado particular, sin sobrecostos artificiales.

Las cooperativas legalmente constituidas en el sector del transporte individual serán reconocidas como **compradores colectivos directos**, con acceso preferencial a convenios de importación, compra masiva y financiamiento público, en condiciones de equidad frente a empresas privadas.

La adquisición de vehículos destinados al servicio público individual de pasajeros estará exenta de IVA, impuesto al consumo, aranceles de importación y retención en la fuente, en coherencia con la naturaleza exenta del servicio de transporte público.

Estas exenciones aplicarán de manera prioritaria a las compras realizadas a través de cooperativas legalmente constituidas, garantizando condiciones de equidad y evitando sobrecostos artificiales y asegurando que la transición tecnológica sea inclusiva, transparente y solidaria.

El incumplimiento de estas disposiciones por parte de ensambladoras, importadoras o autoridades competentes constituirá falta administrativa grave y será objeto de sanción disciplinaria, fiscal y penal.

Artículo 32. Unidad tecnológica a bordo obligatoria.

Todo vehículo destinado a la prestación del servicio público individual de pasajeros deberá incorporar, como condición para su matrícula, habilitación y vinculación a una empresa de transporte, una unidad tecnológica a bordo que cumpla con los siguientes requisitos:

Señalización externa de disponibilidad: el vehículo deberá contar con un sistema visible y homologado que indique de manera clara su estado de servicio (“libre”, “ocupado”, “**Fuera de servicio**”), en concordancia con estándares internacionales de movilidad segura y transparente.

Registro automático de operación: la unidad deberá registrar en tiempo real variables de operación tales como inicio y fin de servicio, kilometraje recorrido, tiempos de espera, tiempos en servicio y consumo energético o de combustible.

Transmisión de datos a la autoridad competente: la información recolectada deberá ser transmitida de manera periódica y segura a las Secretarías de Movilidad y al Ministerio de Transporte, con el fin de construir métricas oficiales de eficiencia, sostenibilidad y calidad del servicio.

Homologación técnica: el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, definirá los estándares técnicos, de interoperabilidad y de protección de datos que deberán cumplir las unidades tecnológicas a bordo, garantizando su aplicación uniforme en todo el territorio nacional.

Condición de habilitación: ningún vehículo podrá ser matriculado ni vinculado al servicio público individual de pasajeros sin la instalación y activación de la unidad tecnológica a bordo.

CAPÍTULO VI – GOBERNANZA TERRITORIAL Y REDISTRIBUCIÓN PRESUPUESTAL

Artículo 33. Redistribución de recursos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Los recursos asignados al Observatorio Nacional de Seguridad Vial deberán destinarse prioritariamente a la implementación del PESV en municipios con población igual o inferior a 200.000 habitantes que demuestren articulación efectiva entre autoridades locales, cooperativas de transporte y ciudadanía. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios técnicos de asignación, garantizando trazabilidad, transparencia y participación ciudadana.

Artículo 34. Protección territorial frente a prácticas metropolitanas desleales.

Los municipios con población igual o inferior a 200.000 habitantes que se encuentren en zonas de influencia de ciudades capitales deberán ser objeto de medidas especiales de protección institucional, técnica y financiera, con el fin de evitar la replicación de prácticas empresariales evasivas, desreguladas o simuladas. El Ministerio de Transporte podrá establecer protocolos diferenciados de implementación del PESV, formalización laboral y transición energética, reconociendo las condiciones específicas de estos territorios.

Artículo 35. Reconocimiento público a la buena gobernanza local.

El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, establecerá un sistema de reconocimiento público a los municipios que implementen el PESV de forma articulada, transparente y comunitaria. Este reconocimiento podrá incluir incentivos técnicos, financieros y simbólicos, como parte de la política nacional de movilidad digna, cooperativa y territorialmente inclusiva.

Artículo 36. Reactivación patrimonial, justicia restaurativa y depuración técnica del parque automotor

El Gobierno Nacional, en coordinación con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda, el Banco Agrario, Findeter, Bancóldex y las cooperativas legalmente constituidas, implementará un programa nacional de reactivación patrimonial para vehículos con asignación vehicular que se encuentren inactivos en salas de venta, garajes privados o procesos judiciales. Este programa tendrá como objetivos: a) Depurar el parque automotor mediante censo técnico, fiscal y territorial. b) Reactivar vehículos inactivos mediante subsidios de reparación, leasing social o renovación. c) Proteger jurídicamente a los propietarios excluidos por razones económicas, administrativas o litigiosas. d) Combatir la ilegalidad mediante trazabilidad, validación comunitaria y articulación cooperativa.

Los propietarios que acrediten posesión legítima, vínculo cooperativo y voluntad de reactivación podrán inscribirse en el Registro Nacional de Reactivación Patrimonial, como requisito para acceder a los beneficios del Fondo de Chatarrización, subsidios de renovación y programas de formación técnica.

El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Contraloría General de la República, realizará un inventario fiscal del Fondo de Chatarrización, incluyendo saldos acumulados, beneficiarios históricos y cuentas por ejecutar. Las concesionarias, administradoras y empresas S.A.S. o Ltda. que operen en el sector deberán reportar el inventario de vehículos con asignación vehicular inactiva, bajo pena de sanción administrativa y fiscal. Los vehículos en proceso judicial no podrán ser objeto de revocación, reasignación ni exclusión automática. El Ministerio establecerá un protocolo de protección patrimonial, garantizando el principio de presunción de buena fe, el respeto al debido proceso y la no revictimización de los propietarios afectados.

Artículo 37. Principio de justicia sectorial, memoria histórica y cooperación con la Madre Tierra

El presente decreto se fundamenta en el principio de justicia sectorial, la reparación histórica a los trabajadores del transporte público individual de pasajeros y la transición hacia un modelo de movilidad cooperativa, digna, sostenible y territorialmente justa.

El Estado reconoce el papel histórico de los conductores como agentes de servicio público, cultura ciudadana y economía popular, y se compromete a garantizar su inclusión plena en la transformación del sistema de transporte.

La implementación de este decreto deberá promover la cooperación entre generaciones, territorios y saberes, en armonía con los principios de la economía solidaria y el cuidado de la Madre Tierra.

CAPÍTULO VII – RESPONSABILIDAD Y CONTROL

Artículo 38. Objeto y alcance del capítulo

El presente capítulo tiene por objeto establecer los mecanismos de responsabilidad institucional, control ciudadano, inspección, vigilancia y articulación territorial necesarios para garantizar la implementación efectiva del presente decreto, prevenir la evasión normativa y fortalecer la gobernanza gremial en el sector del transporte público individual de pasajeros.

Las disposiciones aquí contenidas aplican a las entidades del orden nacional, territorial y gremial que intervienen en la prestación, regulación, fiscalización y transformación del servicio, incluyendo el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Trabajo, las alcaldías, las direcciones de tránsito, las cooperativas legalmente constituidas, las organizaciones laborales autónomas y la ciudadanía organizada.

Artículo 39. Inspección, vigilancia y control.

El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Trabajo realizarán visitas de inspección, vigilancia y control (IVC) trimestrales a las empresas habilitadas, verificando la legalidad de los contratos laborales, el cumplimiento de las normas ambientales y la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Estas visitas deberán contar con trazabilidad digital y publicación de informes públicos por empresa visitada.

Parágrafo. Las organizaciones sindicales podrán solicitar visitas de inspección, vigilancia y control (IVC) ante el Ministerio de Trabajo, cuando se evidencie ausencia de contrato laboral, evasión de aportes o incumplimiento de la reforma laboral. Las solicitudes deberán ser tramitadas de manera prioritaria.

Artículo 40. Responsabilidad institucional.

La Procuraduría General, la Contraloría General y la Fiscalía General de la Nación deberán iniciar investigaciones contra funcionarios públicos que hayan permitido el detrimento patrimonial, la omisión en el ejercicio de funciones de control o el incumplimiento de las normas de formalización laboral. Las investigaciones podrán ser activadas por denuncias ciudadanas, hallazgos de auditoría o informes técnicos.

Artículo 41. Función de inspección, vigilancia y control territorial.

Las direcciones territoriales del Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito ejercerán de oficio la función de IVC sobre todas las empresas habilitadas para la prestación del servicio público individual de pasajeros. Esta función deberá realizarse de manera periódica, verificable y con criterios de transparencia, en articulación con cooperativas legalmente constituidas y veedurías ciudadanas reconocidas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 42. Denuncias ciudadanas.

Cualquier persona podrá presentar denuncias sobre la prestación ilegal del servicio o el incumplimiento de las normas de tránsito y transporte. Las autoridades competentes estarán

obligadas a recibirlas, tramitarlas y resolverlas de manera prioritaria, sin exigir requisitos adicionales a los previstos en la ley. El Ministerio de Transporte habilitará un canal digital único para la recepción de denuncias, garantizando anonimato, trazabilidad y protección al denunciante.

Artículo 43. Control ciudadano sobre la Superintendencia de la Economía Solidaria

La Superintendencia de la Economía Solidaria deberá publicar trimestralmente un informe de tiempos de respuesta, solicitudes recibidas, cooperativas aprobadas y observaciones emitidas, con trazabilidad digital y acceso público. Las organizaciones gremiales podrán activar veedurías ciudadanas para verificar el cumplimiento de los plazos legales y denunciar prácticas clientelistas, dilatorias o excluyentes.

El Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Transporte deberán garantizar acompañamiento técnico a las cooperativas en proceso de constitución, evitando bloqueos institucionales que impidan su participación en los programas del presente decreto. La omisión en el trámite de habilitación será considerada como falta administrativa grave, y podrá ser objeto de sanción disciplinaria conforme a la ley.

Artículo 44. Prestación sin habilitación.

Toda persona natural o jurídica que preste el servicio público individual de pasajeros sin contar con habilitación será objeto de cierre inmediato de sus operaciones, sin perjuicio de las sanciones administrativas, económicas y penales a que haya lugar. Además del cierre, se podrá ordenar la restitución patrimonial a los afectados por competencia desleal, conforme a los principios de justicia restaurativa.

Artículo 45. Comisión Nacional de Seguimiento y Evaluación del Decreto

Créase la Comisión Nacional de Seguimiento del Decreto HYARUMA 2025, como instancia consultiva, técnica y ciudadana encargada de monitorear su implementación, proponer ajustes normativos y garantizar su cumplimiento.

Integrantes: un delegado del Ministerio de Transporte (quien la presidirá) un delegado del Ministerio de Trabajo, un delegado del SENA, dos representantes de las organizaciones sindicales del sector, dos representantes de cooperativas legalmente constituidas, un representante de las autoridades territoriales, un representante de la academia, un delegado de la ciudadanía, elegido por convocatoria pública

La Comisión sesionará al menos cada dos (2) meses y publicará informes semestrales de avance, con indicadores de cumplimiento, alertas tempranas y recomendaciones de mejora.

Artículo 46. Sanciones a empresas habilitadas.

Las empresas habilitadas que incumplan las normas de tránsito, transporte o formalización estarán sujetas a sanciones proporcionales a la gravedad de la infracción, incluyendo multas de alto costo, suspensión temporal de la habilitación o cancelación definitiva de la misma. Las sanciones serán graduadas según la reincidencia, el impacto territorial y el nivel de evasión detectado.

Artículo 47. Responsabilidad institucional.

La omisión en el ejercicio de la función de IVC por parte de las direcciones de tránsito y transporte constituirá falta disciplinaria grave y activará responsabilidad institucional conforme al artículo 209 de la Constitución Política. Las direcciones deberán publicar semestralmente sus informes de IVC, incluyendo hallazgos, sanciones y medidas correctivas adoptadas.

Artículo 48. Articulación territorial liderada por las alcaldías

Las alcaldías municipales y distritales podrán liderar procesos de articulación entre cooperativas, sindicatos, asociaciones y fundaciones legalmente constituidas en el sector del transporte público individual de pasajeros, con el fin de garantizar la implementación integral del presente decreto, evitar la dispersión gremial y promover la transición solidaria, laboral y energética en sus territorios. Esta articulación podrá incluir: a) La conformación de mesas técnicas territoriales con participación de los actores mencionados. b) La coordinación de planes de fortalecimiento operativo, jurídico y pedagógico para las organizaciones participantes. c) La solicitud de acompañamiento técnico y financiero al Gobierno Nacional, conforme a criterios de suficiencia tarifaria, carga laboral y sostenibilidad territorial. d) La promoción de convenios Inter cooperativos y protocolos compartidos que eviten duplicidad de funciones y fortalezcan la gobernanza gremial. e) La implementación de estrategias pedagógicas comunitarias que promuevan la cultura de la formalización, la seguridad vial y la transición energética.

El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Trabajo deberán garantizar que las alcaldías cuenten con herramientas normativas, técnicas y presupuestales para cumplir esta función articuladora, en el marco de la descentralización administrativa y la equidad territorial.

Artículo 49. Coordinación intersectorial para la transición energética y la trazabilidad digital

El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) deberán coordinar con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Trabajo la implementación de estrategias de transición energética y trazabilidad digital en el sector del transporte público individual de pasajeros.

Esta coordinación incluirá: a) El diseño de incentivos para la adopción de tecnologías limpias, vehículos eléctricos y sistemas de carga comunitarios, en articulación con cooperativas legalmente constituidas. b) La creación de plataformas digitales interoperables que permitan la trazabilidad laboral, operativa y ambiental del servicio, con acceso público y auditoría ciudadana. c) La priorización de territorios con baja capacidad operativa para el despliegue de infraestructura energética y conectividad digital. d) El acompañamiento técnico a alcaldías, cooperativas y organizaciones laborales en la implementación de soluciones tecnológicas y energéticas adaptadas a sus realidades.

CAPÍTULO VIII – DISPOSICIONES FINALES

Artículo 50. Implementación progresiva y territorialmente diferenciada.

El presente decreto se implementará de manera progresiva, priorizando los municipios con mayor nivel de informalidad, menor cobertura institucional y mayor voluntad cooperativa. El Ministerio de Transporte, en coordinación con las autoridades territoriales, expedirá en un plazo máximo de tres (3) meses el cronograma de implementación por regiones, garantizando: Equidad territorial, Capacidad institucional, Participación comunitaria, Trazabilidad digital

En ningún caso la falta de implementación inmediata podrá ser utilizada como excusa para mantener prácticas ilegales, extorsivas o desreguladas en el servicio público individual de pasajeros.

Artículo 51. Vigencia.

El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.