

**MINISTERIO DE TRABAJO****DECRETO NÚMERO****DE 2014**

()

“Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Seguridad Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de las facultades que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con lo dispuesto por los artículos 48 y 53 de la Constitución Política, la seguridad social es un derecho humano que debe hacerse efectivo en forma progresiva para toda la población y constituye garantía mínima de los trabajadores.

Que el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 consagra la obligación de las empresas de transporte público de *“vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia”*.

Que el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, establece: *“Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. La Jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes”*.

Que se hace necesario garantizar el efectivo acceso de los conductores de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi al Sistema de Seguridad Social, a partir de su afiliación y el correspondiente pago de aportes a cada subsistema, conforme las normas generales lo han establecido.

Que la Ley 1610 de 2013 establece mecanismos eficaces para que a través de los acuerdos de formalización se garanticen los derechos del trabajo y se eviten posibles conflictos entre las partes.

Que la cobertura en seguridad social para los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte individual de pasajeros, requiere el desarrollo de estrategias concurrentes y progresivas, que tengan por finalidad mejorar las condiciones de labor de los conductores, el fortalecimiento de las empresas y la mejora en la prestación del servicio público de transporte.

Que de conformidad con el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, *“En su condición rectora y orientadora del sector y del sistema nacional de transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la... fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte”*, de acuerdo con lo cual y en atención a lo consagrado en el artículo 30 ibídem, *“las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas...”*

“Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones.”

Que según lo establecido en el artículo 2 del Decreto 2660 de 1998, por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas del servicio público de transporte municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto, “*Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital*”. Que no obstante lo anterior, el inciso 2 del artículo 4 del mismo Decreto, permitió dichos incrementos sin la realización de estudios de costos.

Que el valor de los aportes derivados de la afiliación de los conductores al Sistema de Seguridad Social representa un costo de la producción del servicio, que por ende debe ser calculado dentro de la tarifa y en algunos casos, no fue incluido o calculado como costo de la prestación del servicio, incluso, en ocasiones no se realizó estudio alguno para la fijación de la tarifa, por lo que se hace necesario establecer un procedimiento para la revisión de las tarifas fijadas por la autoridad de transporte, tendiente a garantizar su suficiencia. Por lo anterior, se requiere derogar el inciso segundo del artículo 4 del Decreto 2660 de 1998 y ratificar la obligación contenida en el artículo 53 del Decreto 172 de 2001.

Que de conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, le corresponde al Gobierno Nacional establecer los seguros que debe tomar el transportador para cubrir a las personas contra los riesgos inherentes a las operaciones de transporte.

Que en atención a las condiciones de operación de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículos taxi y los riesgos a los que se encuentran expuestos en desarrollo de sus tareas, se considera necesario adicionar un seguro de accidentes personales que ampare los riesgos a los que estos se encuentran expuestos, sin perjuicio de las coberturas del Sistema de Seguridad Social.

Por lo anteriormente expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1. *Objeto.* El presente Decreto tiene por objeto garantizar el acceso universal a la seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y facilitar el cumplimiento de los estándares de servicio requeridos por el ordenamiento jurídico.

Capítulo I
Seguridad social para conductores

ARTÍCULO 2. *Seguridad social para conductores.* Los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social, en la calidad que corresponda, y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.

ARTÍCULO 3. La afiliación y pago de la cotización a la seguridad social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi se regirá por las normas generales establecidas para el Sistema General de Seguridad Social.

Parágrafo 1. En ningún caso la afiliación y la cotización a la seguridad social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi podrá hacerse a través de personas jurídicas o naturales diferentes al conductor y/o la empresa de transporte.

Parágrafo 2. La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una

“Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones.”

infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias, a la suspensión de la habilitación y permiso de operación de conformidad con lo establecido en artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el Decreto Ley 2150 de 1995.

ARTÍCULO 4. *Condiciones y características de la afiliación y pago de aportes de los conductores.* La afiliación y pago de los aportes al Sistema de Seguridad Social de los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi y demás aspectos relacionados con permanencia, novedades y retiros, se regirán por las normas generales de los distintos subsistemas aplicables a los afiliados, conforme a la calidad que les corresponda.

La aplicación de dichas normas generales se adecúa a las siguientes particularidades:

- a. El riesgo ocupacional de los conductores, para efectos del Sistema General de Riesgos Laborales, se clasifica en el nivel cuatro (IV), correspondiendo a la empresa de transporte la afiliación de los conductores a éste sistema y el pago de las cotizaciones.
- b. El pago de los aportes al Sistema de Seguridad Social se realizará por conducto de la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes PILA.
- c. Las administradoras de riesgos laborales acompañarán y asesorarán las actividades en materia de seguridad y salud en el trabajo que se apliquen a los conductores, a quienes afiliarán con la declaración contenida en el correspondiente formulario, por tratarse de una actividad de alto riesgo.
- d. Las cajas de compensación familiar promoverán la vinculación de los conductores para acceder a sus servicios.

Parágrafo. El Ministerio de Salud y Protección Social expedirá las disposiciones necesarias para actualizar la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes PILA y permitir la identificación en ella de los cotizantes que correspondan a conductores cubiertos por el presente Decreto.

Capítulo II Acuerdos de formalización

ARTÍCULO 5. *Alcance.* El Ministerio del Trabajo promoverá con las empresas de transporte habilitadas que lo requieran, la celebración de acuerdos de formalización laboral teniendo en cuenta lo señalado en la Ley 1610 de 2013.

Los acuerdos deberán como mínimo contener los parámetros que deben aplicarse conforme el régimen jurídico, sin perjuicio de adoptar compromisos que establezcan mejores condiciones a favor de los conductores de los equipos destinados al servicio público referido.

ARTÍCULO 6. *Verificación de cumplimiento y seguimiento de los acuerdos de formalización.* La Dirección Territorial del Ministerio de Trabajo que corresponda, realizará seguimiento periódico para verificar el cumplimiento de los acuerdos de formalización.

De igual manera las direcciones territoriales estructurarán los planes de seguimiento que se requieran para cumplir los objetivos perseguidos con dichos acuerdos.

Capítulo III Beneficios complementarios

ARTÍCULO 7. Adicionar un artículo al Decreto 172 de 2001, el cual quedará así:

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones."

"Artículo 59 Seguro de accidentes personales. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis con al menos la cobertura de los siguientes riesgos:

- a. Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo.
- b. Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio.

La suma asegurada no podrá ser inferior a 30 S.M.M.L.V. por conductor y la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a éste.

Parágrafo 1.- El cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo será condición para el otorgamiento de la habilitación y operación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Asimismo, su vigencia será condición necesaria para la renovación de las tarjetas de operación de los vehículos.

Parágrafo 2.- Transitorio. Las empresas de transporte que a la fecha de expedición del presente Decreto se encuentran habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán contratar los seguros de accidentes personales de sus conductores a más tardar al momento de solicitar la renovación de las tarjetas de operación que a la fecha de expedición del presente decreto se encuentran vigentes o dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente disposición, lo que primero ocurra."

Capítulo IV Instrumentos de control y operatividad

ARTÍCULO 8. Sistema de Información y registro de conductores. Las autoridades municipales deberán implementar y mantener actualizado un Registro de Conductores que en línea y en tiempo real permita identificar plenamente a los conductores de los vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros que operen en su jurisdicción y el vehículo que cada uno de ellos conduce.

El sistema de información que se utilice para llevar dicho registro, deberá:

- a. Cumplir con los lineamientos de la estrategia Gobierno en Línea, conforme a lo establecido en el Decreto 2693 de 2012, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya, y de manera específica con los estándares de: accesibilidad, interoperabilidad, datos abiertos, lenguaje común de intercambio de información y usabilidad web que defina el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para tal fin.
- b. Garantizar que las empresas de transporte accedan en línea y en tiempo real, para mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos, registrando las novedades de los mismos e identificándolos plenamente.
- c. Tener un módulo o funcionalidad que permita a la autoridad de transporte la validación de la información presentada por las empresas, previo a ser cargada al registro público.
- d. Tener un módulo o funcionalidad que permita la consulta abierta para permitir y garantizar el acceso en tiempo real a la información de la Tarjeta de Control, por parte de los ciudadanos.

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones."

Parágrafo 1.- Los municipios de categoría especial y hasta tercera categoría deberán implementar el sistema de información en un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la expedición del presente Decreto.

Las demás entidades territoriales deberán presentar al Ministerio de Transporte el cronograma de su implementación, el cual no podrá ser superior a doce (12) meses, contados a partir de la expedición del presente Decreto.

Parágrafo 2.- El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a través de la Dirección de Gobierno en Línea, en coordinación con el Ministerio de Transporte, podrá brindar apoyo para el desarrollo colectivo de una solución informática basada en datos abiertos, con el fin de facilitar a los entes territoriales el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

ARTÍCULO 9. Tarjeta de control. La Tarjeta de Control es un documento de carácter privado expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.

Afiliado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control, previa autorización otorgada por la autoridad de transporte, una vez esta haya validado, a través del sistema, la acreditación del cumplimiento de los requisitos necesarios para su expedición.

La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor.

Parágrafo 1.- Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y refrendación serán gratuitas, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente a la fecha de expedición del presente Decreto.

Parágrafo 2.- Hasta tanto entre en operación el sistema de información en línea, la tarjeta de control continuará siendo expedida por la empresa de transporte, sin que exista la obligación de obtener la autorización previa de la autoridad de transporte.

ARTÍCULO 10. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control. Para la expedición de la tarjeta de control, deberá observarse el siguiente procedimiento:

- a. Registro del conductor por parte de la empresa en el Registro de Conductores: La empresa deberá validar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social y cotizando, así mismo deberá informar que verificó que la licencia de conducción este vigente y que corresponde a la categoría del vehículo que va a conducir y reportar el conductor al registro municipal de conductores. Igualmente deberá garantizar que los documentos del vehículo: SOAT, Revisión técnico-mecánica y la tarjeta de operación estén vigentes al momento del registro del conductor.
- b. La autoridad de Transporte, a través del sistema, validará el cumplimiento de los requisitos tanto del conductor como del vehículo y autorizará a la empresa para la expedición de la tarjeta de control, dejando en el sistema toda la trazabilidad del trámite.

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones."

ARTÍCULO 11. *Contenido de la Tarjeta de Control.* La Tarjeta de Control contendrá como mínimo los siguientes datos:

- a. Fotografía reciente del conductor
- b. Número de la tarjeta
- c. Nombre completo del conductor
- d. Grupo Sanguíneo e Información de la E.P.S. y A.R.L. a las que el conductor se encuentra afiliado
- e. Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria.
- f. Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera.
- g. Firma y sello de la empresa
- h. Número interno del vehículo

El Sistema de información deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información que contiene la Tarjeta de Control.

Parágrafo.- La Tarjeta de Control deberá adicionalmente contener la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en el respectivo municipio.

ARTÍCULO 12. *Obligación de portar la Tarjeta de Control.* Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores portarán la Tarjeta de Control dentro del vehículo en un lugar visible para el pasajero.

ARTÍCULO 13. *Reporte de información.* Las empresas de transporte accederán en línea y en tiempo real al sistema de información y registro de conductores para reportar todas las novedades por las variaciones de los conductores de los vehículos.

El sistema de información y registro de conductores deberá como mínimo contener:

- a. Fotografía reciente del conductor.
- b. Nombre completo y número de cédula de ciudadanía del conductor.
- c. Grupo Sanguíneo e Información de la E.P.S. y A.R.L. a las que el conductor se encuentra afiliado.
- d. Teléfono y dirección de domicilio del conductor.
- e. Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria.
- f. Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera.

Parágrafo 1.- La información de que trata el literal d del presente artículo solo podrá ser consultada para efectos judiciales por parte de las autoridades competentes. La información mínima deberá estandarizarse cumpliendo los lineamientos de interoperabilidad y lenguaje común de intercambio de información generados por Gobierno en línea.

Parágrafo 2.- Hasta tanto inicie operación el sistema de información, los reportes de que trata el presente artículo deberán realizarse al registro municipal de conductores como mínimo una vez al mes.

ARTÍCULO 14. *Entrega de los documentos de transporte.* Las empresas de transporte no podrán retener los documentos que soportan la operación de los vehículos, sujetando su entrega al cumplimiento de las obligaciones dinerarias pactadas en el contrato de vinculación.

ARTÍCULO 15. *Desvinculación administrativa.* Vencido el contrato de vinculación, cualquiera de las partes que lo suscribieron podrá solicitar la desvinculación del vehículo a la autoridad de transporte competente, la cual deberá resolver la solicitud dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, sin que pueda exigir otra causa o condición.

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones."

Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en el artículo 34 del Decreto 172 de 2001, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. Condición que en todos los casos deberá ser acreditada al momento de solicitar la desvinculación.

Parágrafo 1.- En todo caso, el propietario interesado en la desvinculación de un vehículo no podrá prestar el servicio en otra empresa hasta tanto la misma no le haya sido autorizada y la empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

Parágrafo 2. De conformidad con el artículo 35 del Decreto 172 de 2001, la desvinculación del vehículo no es condición suficiente para la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito o municipio. Los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad, al interior del mismo distrito o municipio y las empresas de las cuales se desvinculan, solo podrán remplazarlos por vehículos que ya se encuentren matriculados para este servicio en el distrito o municipio.

Capítulo V **Suficiencia tarifaria**

ARTÍCULO 16. *Estudios de costos.* Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique o sustituya, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.

El Ministerio de Transporte establecerá criterios técnicos que permitan la fijación de tarifas diferenciadas en atención a niveles de servicio y cobros adicionales por servicios complementarios. Asimismo, incluirá dentro de la metodología para la elaboración de los estudios de costos, factores como la congestión y las medidas de restricción a la circulación.

De conformidad con lo establecido en el numeral 9 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, cuando la autoridad de transporte competente considere necesario fijar tarifas por debajo de lo concluido técnicamente, deberá asumir la diferencia del valor, estipulando en el acto administrativo la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad.

ARTÍCULO 17. *Revisión y actualización tarifaria.* Con el fin de garantizar la suficiencia tarifaria para la cobertura de los costos de operación, en un término no superior a 6 meses contados a partir de la fecha de la entrada en vigencia de la presente disposición, las autoridades de transporte del orden territorial, deberán realizar los estudios de que trata el artículo 4 del presente Decreto y modificar las tarifas conforme a los resultados de los mismos.

Lo anterior sin perjuicio de la realización de estudios de costos anuales, de conformidad con lo ordenado en el artículo 53 del Decreto 172 de 2001.

Capítulo VI **Desarrollo de competencias para conductores**

ARTÍCULO 18.- *Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores.* El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros

“Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones.”

en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.

ARTÍCULO 19.- El Gobierno trabajará en un piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.

Capítulo VII Disposiciones varias

ARTÍCULO 20. Adicionar un párrafo al artículo 10 del Decreto 172 de 2001, el cual quedara así:

***Artículo 10. Habilitación.** Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.*

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

***Parágrafo.** Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver en cualquier tiempo las solicitudes de habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor individual de pasajeros en vehículos taxi.*

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la imposibilidad de asignación de matrículas. En estos casos, la empresa de transporte una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

ARTÍCULO 21.- Vehículos en leasing y renting. Para los efectos del presente Decreto, las obligaciones que corresponden a los propietarios de los vehículos respecto de los conductores de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se entenderán a cargo del locatorio de los equipos, cuando estos se encuentren en leasing o renting.

ARTÍCULO 22.- Promoción y socialización. Dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición del presente Decreto, el Gobierno Nacional ejecutará los mecanismos necesarios para su amplia divulgación y socialización.

ARTÍCULO 23.- Inspección, vigilancia y control. Sin perjuicio de las competencias que le corresponden a la Superintendencia Nacional de Salud, a la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales UGPP y a la autoridad de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, el Ministerio de Trabajo ejecutará las acciones de inspección, vigilancia y control que se requieran para garantizar el cumplimiento del presente Decreto.

ARTÍCULO 24.- Vigencia. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, especialmente el inciso segundo del artículo 4 del Decreto 2660 de 1998, los numerales 4 y 6 del artículo 28 y los artículos 29, 30, 31, 32, 47, 48, 49, 50, 51, 52 y 53 del Decreto 172 de 2001.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá D.C., a los

“Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Protección Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y se dictan otras disposiciones.”

EL MINISTRO DE TRABAJO,

RAFAEL PARDO RUEDA

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

CECILIA ÁLVAREZ - CORREA GLEN

**EL MINISTRO DE TECNOLOGÍAS DE
LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES,**

DIEGO MOLANO VEGA

EL MINISTRO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL

ALEJANDRO GAVIRIA URIBE