

**Desafíos Jurídicos de la Reducción de la Jornada Laboral en las Empresas del  
Sector Transporte de Carga Colombiano**

**Legal Challenges of Reducing Working Hours in Companies in the Colombian  
Freight Transport Sector**

Juan Pablo Parra Gonzalez<sup>1</sup>

Corporación Universitaria Remington

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

Especialización en Derecho Laboral

2025

---

<sup>1</sup>Abogado, estudiante Especialización en Derecho laboral, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Corporación Universitaria Remington, ORCID 0009-0009-4341-6763. Correo: [juan.parra.6832@miremington.edu.co](mailto:juan.parra.6832@miremington.edu.co)

## **Resumen**

En Colombia, la Ley 2101 de 2021 modificó la duración de la jornada laboral con la intención de alinearse con compromisos internacionales sobre trabajo digno. Esta norma plantea una reducción gradual de 48 a 42 horas semanales sin afectar el salario, lo cual, en apariencia, busca mejorar la calidad de vida de los trabajadores. Sin embargo, su aprobación no tomó en cuenta el contexto nacional, marcado por el aumento del desempleo y diversas dificultades económicas. Estas tensiones se vuelven más evidentes en las empresas de transporte de carga por carretera, que por mandato de la Ley 336 de 1996 deben garantizar la continuidad del servicio al ser catalogado como esencial. Para estas empresas, ajustarse a la nueva jornada ha implicado retos jurídicos concretos como son intentar cubrir jornadas completas de 24 horas, enfrentar límites a las horas extra establecidos en la Ley 2466 de 2025, asumir mayores recargos y reorganizar la operación sin afectar su sostenibilidad financiera. El artículo se elaboró a partir de una revisión de documentos normativos y académicos. Se concluye que el sector tiene desafíos significativos desde el punto de vista jurídico, estructural y financiero en cuanto a la reducción de la jornada laboral.

**Palabras clave:** transporte, sector privado, horas de trabajo, condiciones de trabajo.

## **Abstract**

In Colombia, Law 2101 of 2021 modified the length of the working day with the intention of aligning with international commitments on decent work. This regulation proposes a gradual reduction from 48 to 42 hours per week without affecting wages, which, on the surface, seeks to improve workers' quality of life. However, its approval did not take into account the national context, marked by rising unemployment and various economic difficulties. These tensions are most evident in road freight transport companies, which, under Law 336 of 1996, must guarantee continuity of service as they are classified as essential. For these companies, adjusting to the new working hours poses specific legal challenges, such as trying to cover full 24-hour shifts, facing limits on overtime established by Law 2466 of 2025, assuming higher surcharges, and reorganizing operations without affecting their financial sustainability. This article, written from a qualitative perspective and based on a review of regulatory and academic documents, analyzes these challenges and offers a

reflection on the legal implications that the reduction in working hours has for this sector.

**Key words:** transportation, private sector, working hours, working conditions.

### **Introducción**

En Colombia, la jornada laboral ha sido de gran importancia para las empresas, sin embargo, la misma ha tomado gran relevancia desde la implementación de la ley 2101 del año 2021, pues se estableció una reducción de esta, la cual pasaría de 48 a 42 horas para el año 2026, sin traer consigo una reducción salarial. Dicho cambio, trae un gran desafío para las compañías del país, en especial para las micro, pequeñas y medianas empresas, que según datos del RUES, conforman más del 99,4 % del tejido empresarial del país, dentro de las cuales están la gran mayoría de empresas del sector transporte de carga por carretera. En total a febrero de 2024, había 1.429.258 empresas activas: el 93,7 % son microempresas, el 4,4 % pequeñas y solo el 1,3 % medianas. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2024).

Una investigación reciente desarrollada por Bernal Puerto (2024) que incluyó entrevistas a empleadores de diversos sectores económicos, reveló que una proporción significativa ya enfrenta dificultades para cumplir con la jornada laboral legal sin incurrir en mayores costos o sin sobrecargar a sus empleados. Más aún, el 20 % de los encuestados manifestó que la implementación completa de la ley podría llevarlos al cierre de sus empresas si no se establecen apoyos claros desde el Estado. Mencionan que, por el contexto económico postpandemia, caracterizado por la escasez de recursos, se hace poco viable la implementación de una jornada reducida en un corto plazo. Esta percepción está motivada por el aumento de costos laborales, la necesidad de contratar más personal, y la ausencia de lineamientos técnicos o financieros para facilitar la transición hacia una jornada más corta.

Desde esta perspectiva, la reducción de la jornada laboral impuesta por la Ley 2101 de 2021 representa un desafío para las empresas, en especial, en el sector transporte de carga por carretera, el cual opera de manera continua e ininterrumpida para garantizar el movimiento constante de entrega de mercancías, tal y como lo permite dilucidar su propia legislación, por lo cual, es posible preguntarnos ¿Qué desafíos

jurídicos enfrentan las empresas del sector transporte de carga por carretera en la implementación de la reducción de la jornada laboral en Colombia?.

El artículo se realizó a partir de análisis y revisión documental, el cual para Marcelino et al. (2024), es un método mediante el cual se accede a la información existente para construir un conocimiento. A través de éste, el investigador examina y analiza las definiciones y conceptos alrededor de un tema de investigación mediante la utilización de insumos que son principalmente documentos escritos.

En relación con lo anterior, se hizo un estudio de la normatividad sobre la reducción de la jornada laboral, pasando por un estudio de la legalidad del sector transporte en Colombia para así llegar a un análisis que permita detectar los desafíos jurídicos de la reducción en las empresas del sector transporte de carga por carretera.

### **Reducción de la jornada laboral en Colombia**

Para iniciar con el estudio de la reducción de la jornada laboral en Colombia, es importante entender en sí mismo, que se entiende por jornada laboral, y es que, según Giraldo Suarez (2022) (como se citó en Serna & Moreno, 2022) “Es el tiempo en el que el empleador y el trabajador pactan en el que el trabajador va a estar subordinado y va a llevar a cabo la ejecución de sus actividades” (P. 11).

Esta definición, resalta la importancia del tiempo para la ejecución de actividades del empleado y como este es vital para el empleador, pues la misma es pactada por ambos, sin embargo, esto no evita que puedan existir abusos sobre esta, por lo tanto, se justifica que el Estado deba regularla. En Colombia esta situación no es nueva, pues la jornada laboral ha sido tratada desde hace más de 70 años; la ley 6 de 1945, en su artículo 3 indicó “Las horas de trabajo no podrán exceder de ocho (8) al día, ni de cuarenta y ocho (48) a la semana, salvo las excepciones legales” (Ley 6, 1945).

A nivel mundial tampoco ha sido una situación nueva, pues se han generado grandes organizaciones como la Organización Internacional del Trabajo, así como convenios internacionales, los cuales buscan regular y fortalecer la jornada laboral pensando tanto en la actividad económica del empresario, así como en la vida personal del empleado.

Es por esto por lo que, tal y como indica Vargas-Cruz (2023), el gobierno nacional en cumplimiento de los tratados internacionales a los cuales se encuentra adheridos y con el fin de mejorar las condiciones de vida de la población, promulgó la Ley 2101 de 2021, norma mediante la cual se busca reducir de forma paulatina la jornada laboral, esto sin afectar los salarios o derechos adquiridos por el trabajador conforme a su contrato laboral.

En virtud de lo anterior, la jornada laboral paso de ser de 48 horas a la semana tal y como lo indica la ley 6 de 1945, a “cuarenta y dos (42) horas a la semana, que podrán ser distribuidas, de común acuerdo, entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso” (Ley 2101, 2021, art. 2)

Dicha reducción podrá ser aplicada de manera inmediata si el empresario lo decide, o de manera gradual, tal y como lo ordena la ley 2101 de 2021 así: en el 2023, se reducirá en una hora, quedando en 47 horas semanales; en el 2024, pasara a 46 horas; en el 2025, será una reducción de dos horas, para quedar en 44, y, finalmente, en el 2026 se alcanzarían las 42 horas a la semana. (Chapman, 2021).

### **Normatividad del sector transporte en Colombia**

En Colombia, existen diversos sectores económicos, dentro de los cuales destacan las empresas de transporte, las cuales según Salazar (2016) son una entidad constituida con el objetivo de prestar un servicio para el traslado o desplazamiento de personas o bienes, dando estricto cumplimiento a la normatividad y técnica necesarias con el fin de garantizar la seguridad y eficacia. Concepto que es reiterado en la ley 336 de 1996, pues esta indica:

Se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas (Ley 336, 1996, art. 10).

Por consiguiente, la misma Ley 336 de 1996 regula el Estatuto Nacional del Transporte, norma que establece cómo debe operar dicho sector, y define principios como la continuidad ininterrumpida del servicio, la eficiencia y la calidad.

En relación con lo anterior, el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, establece que el servicio de transporte prestado por las empresas de carga por carretera es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, el cual deberá garantizar su prestación continuada e ininterrumpida, así mismo, el artículo 4 de la ley 336 de 1996 indica que: “El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia” (Ley 336, 1996, art. 4).

Por otro lado, no solo la ley 336 de 1996 regula el sector transporte de carga en Colombia, pues normas como las leyes 769 de 2002 y 1079 de 2015, establecen directrices, principios y disposiciones claras que deben cumplir los empresarios para ejercer esta actividad, lo que demuestra lo importante que esta es para el país, pero, sobre todo, dando cumplimiento a la prestación de un servicio público esencial.

### **Desafíos jurídicos de la reducción de la jornada laboral en Colombia en las empresas del sector transporte de carga por carretera**

La Ley 2101 de 2021 buscó mejorar la calidad de vida de los empleados en Colombia, manteniéndose en un estándar a nivel mundial, el cual es dado por organismos internacionales de los cuales nuestra nación hace parte, sin embargo, dicha norma enfrenta retos en la práctica, como lo es la falta de difusión, la escasa capacitación de los empleadores y la exclusión de ciertos contratos laborales, los cuales han sido marginados u olvidados por el legislador (Bernal Puerto, 2024).

Así mismo, la ley 336 de 1996 establece que el transporte de carga por carretera es un servicio esencial, el cual debe ser prestado de manera ininterrumpida por las empresas de transporte, sin embargo, los empleados de esta no pueden laborar por mas de 8 horas al día entre 5 o 6 días a la semana, lo que exige que, dichas empresas busquen soluciones para intentar cubrir en lo posible los espacios de tiempo que quedan vacantes.

En relación con lo anterior, una herramienta que nos da el legislador son las horas extra, elemento que se encuentra regulado en nuestro código sustantivo de trabajo y que recientemente fue revisado por la ley 2466 de 2025, sin embargo, esta norma no revisó el límite que persiste en la actualidad sobre las horas extras que puede laborar

en Colombia una persona, la cual es de 12 horas semanales, como si lo han hecho en otros lugares.

Encontramos países como EE UU y Japón, los cuales no establecen en su legislación nacional límites de horas extras ni diarias ni semanales y que marcaron niveles de desempleo significativamente menores que Colombia (EE UU, con una tasa inferior al 6 % y Japón inferior al 3 % en julio del 2021).

Inclusive, una economía vecina y más comparable a la colombiana, como la de Perú, que admite hasta 38 horas extras semanales, tenía para julio del 2021, un desempleo inferior a los dos dígitos. Es decir, reiteramos, menos horas no es proporcional ni correlativo a mayor empleo.

Se pretenderá con esta omisión que, cumplida la jornada de 42 horas de lunes a viernes, ¿solo pueda laborarse el sábado hasta dos horas diarias extras?

Claramente, no. Empero, como se mantiene el límite de horas extras diarias, seguramente este punto será materia de controversias en el Ministerio de Trabajo y en eventuales litigios (Chapman, 2021, párr. 17-18)

Otra herramienta que nos brinda la legislación son los denominados turnos especiales o jornadas flexibles, regulados en nuestro código sustantivo de trabajo, ley 2101 de 2021 y ley 2466 de 2025, así:

El empleador y el trabajador o la trabajadora pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la empresa o secciones de esta, sin solución de continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana.

En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado (Ley 2466, 2025, art. 11).

Estos turnos, si bien permiten laborar cubriendo algunos días los espacios vacantes, como lo serían los sábados o domingos, abre dichos espacios en otros momentos pues esta jornada tal y como lo indica la ley, solo será de 36 horas a la semana.

Otra posibilidad con la que cuentan las empresas de transporte de carga por carretera para mantener un servicio ininterrumpido es la contratación de nuevos empleados y organizar sus turnos en jornadas diurnas y nocturnas, sin embargo, la ley 2466 de 2025 aumenta los recargos de dichas jornadas, haciéndolas más costosas para los empleadores, lo que dificulta en gran medida su implementación tal y como lo indica García y Anido (2024), pues todas las empresas, en especial las MiPymes, operan con baja eficiencia técnica y tienen acceso limitado a las herramientas de gestión. Generando vulnerabilidad frente a reformas como la reducción de la jornada laboral, principalmente si no hay innovación, ni un apoyo institucional desde lo económico o en la legislación.

### **Conclusiones**

En Colombia, la jornada laboral ha sido regulada desde hace más de 70 años, sin embargo, la misma solo ha sido modificada en tiempos recientes. La ley 2101 de 2021 nace como una misión del país, de dar cumplimiento a los convenios internacionales a los cuales se encuentra adscrito, velando por la calidad de vida de los empleados. A pesar de esto, la ley 2101 del 2021 no tiene en cuenta los desafíos coyunturales que enfrenta el país como lo son el creciente desempleo, así como la estructura comercial y económica del mismo, lo cual dificulta en gran medida la implementación de tal medida; hecho que es aun más observable en las empresas del sector transporte. Este sector cuenta con una regulación específica la cual le exige un sinnúmero de requisitos y conductas difíciles de cumplir, dentro de las cuales se encuentra la caracterización de su actividad económica, como un servicio público esencial, lo cual exige que dicha actividad se preste de manera ininterrumpida, cumpliendo con algunos principios como lo son la eficacia y la calidad, tal y como lo ordena la ley 336 de 1996.

De este modo, la reducción de la jornada laboral en Colombia establece un desafío en las empresas del sector transporte, las cuales deben idear y/o utilizar las herramientas ya existentes para intentar cubrir los espacios vacantes que deja en su actividad comercial, la reducción de la jornada laboral.

En virtud de lo anterior, las empresas del sector transporte enfrentan algunos desafíos jurídicos como la limitante de las horas extra establecidos en la ley 2466 de 2025, las jornadas especiales traídas en el código sustantivo del trabajo, que permiten cubrir algunos espacios vacantes sin aumentar un costo por recargos dominicales o de horas extra, pero que de una u otra forma generan otros espacios en la jornada.

Así mismo, enfrenta desafíos jurídicos como lo son los aumentos en el valor a pagar por los recargos dominicales, así como la reducción de la jornada nocturna traídos en la ley 2466 de 2025, lo cual hace que la empresa deba pagar mayores costos en sus empleados lo que puede llegar a dificultar sus finanzas.

Con relación a esto, varios autores dilucidan que la falta de apoyo del estado, así como una incorrecta capacitación sobre la reducción de la jornada, imposibilitan mas la adaptabilidad de las empresas, en especial las del sector transporte, a cumplir la ley 2101 de 2021, la cual, cuenta con un buen propósito, pero su aplicación, puede contar con algunos desafíos jurídicos para las empresas del sector transporte de carga por carretera.

### **Referencias**

- Bernal Puerto, J.C. (2025). Expectativas y verdades de la Ley 2101 de 2021 en Colombia. *Derecho y Realidad*, 22(43), 97-106.  
<https://doi.org/10.19053/uptc.16923936.v22.n43.2024.18791>
- Chapman López, C. (2021). *La desafortunada y antitécnica ley de reducción de la jornada laboral*. <https://www.ambitojuridico.com/noticias/analisis/la-desafortunada-y-antitecnica-ley-de-reduccion-de-la-jornada-laboral>.
- Congreso de la República de Colombia. (1996, 28 de diciembre). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. [Ley 336 de 1996] Diario Oficial No. 42.948.  
[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0336\\_1996.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996.html)
- Congreso de la República de Colombia. (2021, 15 de julio). Por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones. [Ley 2101 de 2021] Diario Oficial No. 51.736.  
[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_2102\\_2021.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2102_2021.html)

- Congreso de la República de Colombia (2025, 25 de junio). Por medio de la cual se modifica parcialmente normas laborales y se adopta una Reforma Laboral para el trabajo decente y digno en Colombia. [Ley 2466 de 2025] Diario Oficial No. 53.160.  
[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_2466\\_2025.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2466_2025.html)
- García C., M. E., & Anido R., J. D. (2024). Políticas de fomento e indicadores de productividad de las pymes colombianas mediante análisis envolvente de datos e índices de Malmquist. *Revista CEA*, 10(22), e2708.  
<https://doi.org/10.22430/24223182.2708>
- Marcelino Aranda, M., Martínez Cuevas, M. C., & Camacho Vera, A. D. (2024). Análisis documental, un proceso de apropiación del conocimiento. *Revista Digital Universitaria*, 25(6), 1-2.  
<http://doi.org/10.22201/ceide.16076079e.2024.25.6.1>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2024). *Colombia productiva*.  
<https://www.colombiaproductiva.com/ptp-comunica/noticias/comunicadodiadelasmipymes>
- Montoya, J. S. (2015). *Introducción al estudio del transporte 2 Ed.* (1st ed.). Universidad del Externado. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1503k1j>
- Organización Internacional del Trabajo. (1962, 26 de junio). Recomendación sobre la reducción de la duración del trabajo. "R.116".  
[https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx\\_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_INSTRUMENT\\_ID%2CP12100\\_LANG\\_CODE:312454%2Ces](https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID%2CP12100_LANG_CODE:312454%2Ces)
- Serna, P., & Moreno Vásquez, M. (2022). *Reducción de la jornada laboral en las PYMES Ley 2101 del 15 de julio de 2021*. [Trabajo de grado programa de Contaduría Pública]. Tecnológico de Antioquia, Institución Universitaria.  
<https://dspace.tdea.edu.co/handle/tdea/4056>
- Vargas-Cruz, J. (2023). *Reflexión sobre la reducción de la jornada laboral conforme a la promulgación de la Ley 2101 del 2021 en Colombia* (Trabajo de grado programa de Derecho). Universidad Católica de Colombia.  
<https://repository.ucatolica.edu.co/entities/publication/f2a5be0d-cb12-432b-8f31-f91b3560c60b>