

**PROYECTO DE LEY No.\_\_\_\_ de 2010**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE REGLAMENTA EL USO DE LAS  
MOTOCICLETAS EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN  
OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1°. OBJETO.** La presente Ley tiene por objeto reglamentar el uso de las motocicletas en todo el territorio nacional y establecer los derechos y deberes que corresponden a los conductores y usuarios de estos vehículos.

**ARTÍCULO 2°. DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS.** Las autoridades de la rama ejecutiva, solo podrá restringir la circulación de motocicletas, con o sin acompañante, dentro del territorio de su jurisdicción, cuando haya razones de orden público debidamente justificadas, soportadas en estadísticas que estarán a disposición de los ciudadanos que las soliciten a la autoridad que expida el acto administrativo. Para tal efecto, la autoridad de tránsito expedirá el respectivo acto administrativo, indicando el periodo de tiempo durante el cual aplicará la medida, la cual en ningún caso podrá ser superior a quince (15) días calendario y de manera excepcional.

Dicho acto administrativo y sus renovaciones, deben sustentarse en una alteración real del orden público o en un estudio técnico y tener concepto favorable previo de la Personería y la Defensoría del Pueblo de la jurisdicción.

**PARÁGRAFO 1°:** Con el fin de preservar la libertad ciudadana, la movilidad, el libre acceso y la libre circulación, en ningún caso esta facultad restrictiva podrá ser aplicada de manera general para el territorio nacional.

**PARÁGRAFO 2°:** Con ocasión de las actividades electorales y con el fin de facilitar el ejercicio del derecho al voto, no podrá aplicarse restricción alguna a la libre circulación de motocicletas, con o sin acompañante.

**PARÁGRAFO 3°:** El procedimiento descrito en el presente artículo para limitar la circulación de las motocicletas, se aplicará de igual forma, a todas las restricciones que las autoridades de la rama ejecutiva quieran imponer en su

respectiva jurisdicción territorial. Esto incluirá la limitación a la circulación nocturna y a la venta de combustible para motocicletas.

**PARÁGRAFO 4°:** Ningún parqueadero público podrá prohibir el ingreso de las motocicletas. Estas estarán sometidas a las tarifas determinadas por las autoridades competentes.

**ARTÍCULO 3°. DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), PARA MOTOCICLETAS.** Estarán libres de contribución a cualquier institución o fondo, las primas del SOAT sobre motocicletas hasta doscientos centímetros cúbicos (200 c.c.) de cilindrada. En consecuencia, la prima del SOAT para estos vehículos, se expedirá conforme con los principios de equidad, suficiencia y moderación y atenderá exclusivamente al costo del riesgo que actuarialmente se determine para ellos, considerándolos con los criterios, de favorabilidad, frente a otros de mayor capacidad de pasajeros y cilindrada, y, de justicia, frente a la imputabilidad de la responsabilidad de los vehículos participantes en los accidentes de tránsito, de acuerdo con los estudios estadísticos, que para tal efecto adelante la Superintendencia Financiera.

**PARÁGRAFO 1°.** El conductor de motocicleta que no registre ninguna infracción a las normas de tránsito, al momento de adquirir el Seguro Obligatorio, será compensado con un descuento del 10% sobre el valor del SOAT, determinado en los términos del inciso anterior.

**Artículo 4.** El artículo **51** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**Artículo 51. REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS.** Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes., y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Está revisión estará destinada a verificar:

1. El adecuado estado de la carrocería.
2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
6. Elementos de seguridad.
7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
8. Las llantas del vehículo.
9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.

10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público”.

**Artículo 5.** El literal **D3** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**D.3.** Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

**Artículo 6.** El literal **D4** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**D.4.** No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

**Artículo 7.** El literal **D5** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**D.5.** Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

**Artículo 8.** El literal **D6** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**D.6.** Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

**Artículo 9.** El literal **D7** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**D.7.** Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

**ARTÍCULO 10°. CULTURA CIUDADANA Y SEGURIDAD VIAL:** El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Fondo de Prevención Vial y la Policía de Carreteras, fortalecerán las políticas, programas y planes de cultura ciudadana y seguridad vial dirigidas a los conductores de cualquier vehículo con el fin de disminuir la accidentalidad y la violación de las normas de tránsito.

**PARÁGRAFO 1°.** En las campañas desarrolladas por el Fondo de Prevención Vial dirigidas a los motociclistas, se hará énfasis en la utilización de prendas con elementos reflectivos, como la utilización voluntaria de protectores para los codos y rodillas con el fin de proteger al motociclista.

**PARÁGRAFO 2°.** Para obtener por primera vez y renovar la licencia de conducción, será obligatorio acreditar por lo menos 5 horas de cultura ciudadana y seguridad vial con el fin de disminuir la accidentalidad y la violación de las normas de tránsito. Este requisito será adicional al establecido en el Código Nacional de Tránsito para obtener la licencia de conducción. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones y requisitos en que se deberá dar cumplimiento a lo estipulado en el presente párrafo.

**PARÁGRAFO 3°. ENSEÑANZA OBLIGATORIA.** En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de educación preescolar, educación básica, educación básica primaria, educación básica secundaria, y la educación media, la cátedra sobre seguridad vial que incluirá, entre otros, las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de todos los usuarios de la vía pública.

Al Ministerio de Educación Nacional le corresponderá reglamentar y poner en práctica la cátedra de seguridad vial en el territorio nacional.

**ARTÍCULO 11°. ASOCIACIONES DE MOTOCICLISTAS:** El Ministerio de Transporte promoverá y fomentará las asociaciones de motociclistas con función social que tendrán como ocupación educar y capacitar al motociclista, entre otras.

**ARTÍCULO 12°. POLICIA CIVICA MOTORIZADA:** El Ministerio de Defensa Nacional y la Policía Nacional crearán y reglamentarán el programa de la Policía Cívica Motorizada, como instrumento para promover la integración de la sociedad, en procura de la seguridad ciudadana y vial en el territorio nacional.

La Policía Cívica Motorizada estará integrada por ciudadanos motociclistas mayores de 18 años que de manera voluntaria quieran hacer parte. No portarán armas.

Las asociaciones o clubes de motociclistas podrán hacer parte de la Policía Cívica Motorizada.

**ARTÍCULO 13°. RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL:** El sector empresarial, vinculado al motociclismo, integrará en sus operaciones comerciales de manera activa y voluntaria la responsabilidad social empresarial o corporativa.

**ARTÍCULO 14°. LA MOTOCICLETA COMO FACTOR DE DESARROLLO:** El Ministerio de Transporte diseñará políticas públicas para incluir a las motocicletas a los sistemas masivos de transporte. Para ello, fortalecerá las

asociaciones y cooperativas de motociclistas con el fin de organizar y planear el transporte público con el objeto de mejorar la movilidad.

El Gobierno Nacional, protegerá los derechos económicos de los transportadores de servicio público organizados legalmente, al diseñar las políticas públicas de que trata el presente artículo.

**ARTÍCULO 15 °. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, modifica los artículos 94 y 96 de la Ley 769 de 2002 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

**ALEXANDRA MORENO PIRAQUIVE**  
Senadora de la República

**MANUEL VIRGÜEZ P.**  
Senador de la República

**CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ  
ORTIZ**  
Senador de la República

**GLORIA STELLA DIAZ**  
Representante a la Cámara

## **PROYECTO DE LEY No.\_\_\_\_ de 2010**

### **“POR MEDIO DE LA CUAL SE REGLAMENTA EL USO DE LAS MOTOCICLETAS EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

##### **Generalidades**

La propuesta contenida en el presente proyecto de Ley, tiene como objeto adoptar algunas medidas relacionadas con el tránsito de motocicletas y dotar a los Gobiernos Nacional, Departamentales y Municipales, de las herramientas jurídicas y técnicas para establecer medidas que permitan el mejoramiento de las condiciones de movilidad en el país, la protección de la vida del motociclista y la unificación de la normatividad relacionada con la motocicleta.

En los últimos 5 años, la motocicleta además de ser un medio de transporte eficiente y económico, se ha convertido en una herramienta de trabajo y en un instrumento para el mejoramiento de los ingresos de miles de colombianos que viven en ciudades grandes, intermedias y pequeñas del país. Mientras en el 2002 casi el 80% de los usuarios eran los mismos compradores, en el 2007, este porcentaje se redujo a menos del 58%. Ello sugiere que la motocicleta está siendo usada no sólo por el comprador sino por otros miembros de su familia y también para diversos usos económicos en apoyo de actividades empresariales.

En la actualidad, después de Brasil, Colombia, además de ser el segundo país Suramericano con más circulación de motocicletas, es también el segundo productor de motocicletas en el continente. Hoy por hoy, el parque de motocicletas en Colombia asciende a más de 2'600,000 unidades, transportando a más de cinco millones de personas a lo largo y ancho del país, y la producción de motocicletas alcanzó las 428.000 unidades durante 2008, duplicando la de vehículos de 4 o más ruedas.

Una gran mayoría de las motocicletas en Colombia, es utilizada por personas pertenecientes a los estratos menos favorecidos de la sociedad. Bases de datos del Comité de Ensambladores de la Andi (con muestras de más de 25,000 usuarios), demuestran que el 97% de las motocicletas, son empleadas por personas de bajos recursos, como vehículos de trabajo y transporte, mientras que tan sólo el 3% restante, es empleado para recreación o deporte. De acuerdo con cálculos de las ensambladoras, un 90% de los usuarios de motocicleta, pertenece a los estratos 1, 2 y 3, que utilizan este vehículo para actividades de mensajería, repartición de correo y periódicos, domicilios y otros oficios de importancia para la vida diaria, con los que estos motociclistas sostienen a sus familias. Definitivamente, la motocicleta es un instrumento de trabajo netamente popular.

La importancia de estos vehículos se refleja en la motivación de sus compradores. Cerca de un 55% de las personas que adquieren una motocicleta, buscan incrementar sus ingresos. Esto se ve reforzado por el hecho de que, mientras en 2002, alrededor del 70% de los compradores, la adquirían pensando en usarla como medio de transporte, ese porcentaje se redujo al 50% el año pasado, en tanto que quienes la ven como un medio de trabajo, pasaron de representar un 25% a un 35%.

No obstante, a pesar de la importancia demostrada de la motocicleta en la economía colombiana y de la existencia de un Código Nacional de Tránsito, existen normas temporales de carácter nacional y local, que no facilitan la circulación segura de este vehículo por ciudades y carreteras de Colombia y tampoco resuelven los problemas de movilidad, seguridad y orden público.

Por el contrario, desmejoran la calidad de vida de miles de colombianos, que dependen directamente de la motocicleta para su subsistencia.

En el tema de competencias y unificación de normas, hay grandes vacíos. Este proyecto de Ley, por lo tanto, busca solucionar tales vacíos, estableciendo reglas de juego claras para la movilidad de este vehículo en el país.

En el campo internacional, la motocicleta es un vehículo especialmente popular, en países Asiáticos de diferentes características, y es también un vehículo

considerado idóneo para la movilidad urbana, por gobiernos de Madrid, Barcelona y Londres, entre otros. Indonesia, por ejemplo, caracterizada por su pobre infraestructura y alta población rural, apoya ampliamente el desarrollo de la motocicleta como vehículo de transporte popular. Como resultado, Indonesia posee un mercado de casi 2 millones de motocicletas al año, y más de 10 millones de las mismas, en permanente circulación por todos sus confines.

Por otro lado, Taiwán, país altamente desarrollado y con una excelente infraestructura vial, posee una motocicleta por cada 2 habitantes. En Taiwán, la motocicleta es el vehículo popular por excelencia para desplazarse en las ciudades, y es utilizado en iguales proporciones tanto por hombres como por mujeres.

Por otra parte, conviene mencionar que en Madrid (España), por ejemplo, el Alcalde de la ciudad estableció una política, coordinada con el Concejo, para el mejoramiento de la movilidad de los ciudadanos, y declaró la capital española como una "ciudad amiga de la moto". El Ayuntamiento colaboró con esta política al permitir la creación de más de 300 parqueaderos gratuitos para motocicletas en el centro de Madrid, todo lo cual, unido a otras medidas favorables para el tránsito ordenado de éstos y otro vehículo, permitió el mejoramiento en la movilidad y descongestión del tráfico, en más de un 30%<sup>1</sup>.

Con fundamento en lo anterior, se requiere el compromiso de todos los estamentos públicos y privados para generar acciones preventivas y correctivas que apunten al mejoramiento de la movilidad en motocicleta en el país, dada la importancia que este vehículo ha tomado en los últimos años.

### **Contenido del Proyecto de Ley.**

El presente proyecto de ley cuenta con 15 artículos que buscan cinco aspectos fundamentales:

- El primero, enfocado hacia la unificación del comportamiento de los motociclistas y la normatividad que estos deben cumplir (en la actualidad se encuentran dispersas);
- En segundo lugar, se busca establecer las herramientas jurídicas para que los organismos de tránsito locales y regionales, puedan diseñar la implementación de medidas para la circulación de motocicletas y sus acompañantes, que no perjudiquen a la comunidad y así evitar desmanes como los que suceden cada que se expide una norma de este tipo;
- El tercer aspecto, está enfocado en la educación del conductor de motocicleta a través de una estrategia fundamental: obligatoriedad de un examen de aptitud para conducir motocicleta, sumada a las demás

---

<sup>1</sup> <http://www.madridmovilidad.es/motos/>

reglamentaciones relacionadas con los centros de enseñanza automovilística y el cambio de los requisitos para la expedición de licencias;

- En cuarto lugar, se busca establecer mejoras en las condiciones de aseguramiento de los usuarios de los vehículos tipo motocicleta, pertenecientes en su gran mayoría a las clases menos favorecidas;
- Y el último aspecto, está enfocado hacia la creación de una cultura para la seguridad vial, sometiendo a los infractores, a cursos sobre las normas de tránsito.

El artículo 2° del proyecto, establece las herramientas jurídicas para que los organismos de tránsito puedan tomar medidas acertadas, concretas y equitativas, en materia de circulación de motocicletas.

En los últimos años, alcaldías de importantes ciudades de Colombia, se han extralimitado en las prohibiciones decretadas en contra de los motociclistas, lesionando de manera severa su derecho a la libre movilidad y afectando gravemente las economías de estos municipios, los cuales dependen especialmente para el comercio, de las motocicletas.

El derecho al trabajo también ha sido vulnerado, puesto que para más de un 60% de los motociclistas en el país, su vehículo constituye la herramienta básica para devengar su sustento, por ejemplo, domiciliarios, repartidores de correo, mensajeros de empresas, prestadores de servicios a domicilio tales como plomeros, electricistas, etc.

La expedición del Decreto 2961 de 2006, agravó ésta situación de manera significativa, porque sirve de apoyo a otras medidas que perjudican y discriminan al motociclista tradicional, que nada tiene que ver con el transporte de acompañantes en motocicleta. En la actualidad, existen en Colombia más de 76 Decretos municipales que restringen, de manera injusta, la libre circulación de motocicletas con parrillero en diferentes ciudades del país.

Basta con examinar algunos casos para entender el impacto negativo de éste tipo de medidas:

**Barranquilla:** En los últimos dos años, la Alcaldía ha expedido más de 7 decretos que restringen el uso de la motocicleta, lo cual ha perjudicado gravemente a quienes la utilizan como medio de transporte y, más grave aun, a quienes la usan como herramienta de trabajo. Mensajeros, domiciliarios y repartidores, han sufrido las consecuencias, muchos de ellos quedando sin empleo. Los negocios que repartían sus mercancías a domicilio, tales como farmacias y restaurantes, han sufrido reducciones en las ventas de hasta un 50%. Incluso las compañías de correo expreso como Deprisa, han enviado comunicados oficiales a sus clientes disculpándose por posibles demoras en la entrega de mensajes y paquetes, debido a la imposibilidad de transitar en motocicleta por diversas zonas de la ciudad.

**Cartagena:** Los estudios más recientes sobre esta ciudad, hablan de 32.000 motociclistas que circulan por el casco urbano, de los cuales, más del 70%, corresponde a motociclistas particulares. Al igual que en otras ciudades de la costa, estos han sido los más afectados con las restricciones impuestas. Las medidas hasta el día de hoy instauradas, han afectado al comercio formal de la zona céntrica importante generador de empleo en la ciudad, y a los servicios de mensajería, etc. Téngase en cuenta, además, que en Cartagena hay barrios enteros a los cuales no tiene acceso ningún vehículo distinto de la motocicleta. Adicionalmente,, la población en general se ha visto afectada en su movilidad debido a las restricciones a la motocicleta, con el agravante de que se ha cercenado en buena parte, la ya de por sí escasa estructura vial, debido a la construcción del sistema de transporte masivo, Transcaribe.

**Montería:** Según el Fondo de Prevención Vial, en la ciudad de Montería había 13.741 motocicletas en 2005, de las cuales el 68% correspondía a particulares. Sin embargo, la Alcaldía ha hecho caso omiso de esta realidad al emitir el Decreto 0270, fundamentado en el Decreto 2961 de 2006, del Gobierno Nacional, para restringir gravemente la circulación de la totalidad de los motociclistas de la ciudad. Este decreto afectó la movilidad de aproximadamente 10.000 familias de los estratos más bajos y con más necesidades.

No es justo que la gran mayoría de los motociclistas del país, se vean afectados por medidas arbitrarias diseñadas para impedir la libre circulación de un medio de transporte popular. Cuando se dice que las medidas son arbitrarias, se refiere a que, para citar como un sólo ejemplo, el ejecutivo no puede prohibir la circulación de motocicletas con parrillero, porque es éste un derecho que adquirieron al comprar su vehículo, que desde su diseño ha sido concebido para transportar dos personas, derecho este que está incluido en el precio del vehículo y que ha sido refrendado por la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, que en su artículo 2° define la motocicleta como "Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante" y en su artículo 96°, estatuye que los motociclistas "Podrán llevar un acompañante en su vehículo,...". Como consecuencia obligada de lo anteriormente dicho, este derecho se reafirma en las licencias de conducción, en las cuales consta que la capacidad de la motocicleta, es para dos personas.

Téngase también en cuenta que esta prohibición de transportar una persona distinta al conductor, constituye por sí una flagrante violación del Art. 58 de la Constitución Política, que consagra la inviolabilidad de los derechos adquiridos, por lo tanto, este proyecto establece las herramientas y motivaciones claras a los gobernantes municipales, para la restricción de circulación de motocicletas en su jurisdicción.

Además, estas restricciones atentan flagrantemente contra los siguientes derechos constitucionales:

***Derecho a la Igualdad.***- Dice el Art. 13 de la Constitución Nacional: "Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación...".

Es claro que medidas que imponen con frecuencia los decretos de Gobernadores y Alcaldes contra los motociclistas, violan flagrantemente el Derecho a la Igualdad, porque a ninguna autoridad se le ha ocurrido hasta ahora aplicar medidas similares para los vehículos de 4 o más ruedas, tales como automóviles, buses, busetas, etc., cuyos acompañantes son ciudadanos colombianos, de igual categoría y que merecen igual respeto y consideración, que los acompañantes de motocicletas ¿Por qué habrá de tratarse a los usuarios de las motocicletas como de rango inferior a los de los demás vehículos? ¿Es que son estos menos confiables, menos honestos que, digamos, los conductores y pasajeros de automóviles y buses? ¿Por qué se discrimina en tal forma contra los motociclistas y sus acompañantes?

***Art. 29, Presunción de inocencia.***- Predica este artículo, entre otras cosas, que "...Toda persona se presume inocente mientras no se le haya declarado judicialmente culpable". Los decretos que prohíben el uso de la motocicleta con un acompañante, presumen, de manera totalmente gratuita e injustificada, que esos ciudadanos tienen una propensión a delinquir, o son, en realidad, delincuentes avezados, con lo cual se viola abiertamente la presunción de inocencia amparada por el Art. 29 de nuestra carta magna.

***Artículo 11, Derecho a la Vida,*** como quiera que este está íntimamente ligado al derecho al trabajo: Si se priva al ciudadano de su forma de ganarse el sustento, se le priva también, a él y a su familia, de la capacidad de alimentarse y de acceder a servicios esenciales de salud, sin lo cual esa unidad familiar ve seriamente amenazada su supervivencia. Las medidas que se han tomado en contra de los motociclistas, y que bien pueden repetirse en el futuro, de no aprobarse el proyecto de ley que se presenta, vulneran, entonces, el derecho de quien depende de su motocicleta para trabajar y, de contera, violan flagrantemente su derecho y el de su familia a una vida digna.

¿Por qué se dice que las medidas *sub-examine* violan el derecho a la vida? Porque muchas personas dependen de su vehículo para ganarse el sustento, esto es, su vida y la de su familia. ¿Por qué? Porque deben llevar a su trabajo, unas veces uno, otras otro, otras más un tercero, o un cuarto, o cualquier cantidad de personas que les colaboren en su trabajo. Pongamos por caso un pequeño empresario dedicado a reparaciones caseras: a veces tendrá que llevar consigo un ayudante plomero; en veces un electricista, otras veces aún un albañil, o un conocedor de computadores, o un ayudante carpintero, etc.

Y los jóvenes que están siempre a la espera de un trabajo ocasional, y que unas veces son seleccionados, otras no, no podrán acceder a su magra fuente de ingresos si su ocasional empleador resulta ser un motociclista, porque no los podrán transportar al lugar donde van a ejecutar su trabajo conjuntamente con su empleador, que en este caso será el motociclista.

**Art. 25, C.N. Derecho al trabajo.** Este derecho fundamental, uno de los más importantes que aquí se invocan, resulta también violado, precisamente por las mismas razones que se acaban de expresar en el artículo anterior, donde se explica la necesidad que tienen gran número de acompañantes de motocicletas, de transportarse así para acceder a sus lugares de trabajo.

**Art. 21, C.N. Derecho a la Honra.**- Esa clase de medidas conculca igualmente el derecho a la honra, porque con ellas se da la impresión de que tanto los motociclistas como sus acompañantes, (los primeros, al menos, como cómplices) son criminales a quienes se debe sacar de circulación, para que no puedan continuar cometiendo sus fechorías.

Esto, por supuesto, viola el derecho a la honra, porque se considera de antemano y sin fundamento alguno, que se trata de personas deshonestas, cuya única finalidad es utilizar el vehículo para la comisión de sus crímenes.

**Derecho a la Libre Circulación.** El Art. 24 C.N. consagra el derecho de libre circulación para todos los Colombianos. Ello no obstante, ahora se acostumbra expedir normas que buscan cercenar ese derecho constitucional.

En relación con este derecho, es importante hacer referencia al Artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos: "Toda persona tiene derecho a circular libremente en el territorio del estado".

Así mismo, este derecho está consagrado en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, ratificado mediante Ley 74 de 1968, Artículo 12: "Toda persona que se halle legítimamente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por el..."

En este mismo sentido, se manifestó la Corte Constitucional en sentencia de unificación SU-257 de 1997, Expediente T-112103, con ponencia del Honorable Magistrado, Doctor José Gregorio Hernández Galindo. En esta providencia, la Corte expreso:

“Dicho de otra manera, la libertad en cuestión, según los términos del artículo 24 de la Carta, consiste en el derecho que tienen todos los colombianos de circular libremente por el territorio nacional, de entrar y salir de él, y de permanecer y residenciarse en Colombia, pero, como resulta del mismo texto normativo y de la jurisprudencia mencionada, ese calificativo de fundamental, dado a la indicada expresión de la libertad personal, no equivale al de una prerrogativa incondicional, pues **el legislador** ha sido autorizado expresamente para establecer limitaciones a su ejercicio, buscando conciliarla con otros derechos o con los principios rectores de todo el sistema. Ello, claro está, sin que tales restricciones supongan la supresión o el desvanecimiento del derecho fundamental, pues se entiende que no pueden desconocer su núcleo esencial. Es decir, el legislador no goza de la discrecionalidad suficiente como para llegar al punto de hacer impracticable, a través de las medidas que adopte, el ejercicio de tal libertad en su sustrato mínimo e inviolable”. (negrillas fuera de texto, para resaltar que es el legislador y no el ejecutivo, el que puede expedir medidas que afecten el derecho a la libre circulación)

**Art. 16.- Derecho al libre desarrollo de la personalidad.** Así mismo, hay un derecho fundamental también vulnerado que es el “libre desarrollo de la personalidad”, que comprende el derecho legítimo del individuo a elegir su medio, forma y lugar de locomoción, siempre y cuando exista norma que lo permita. Esto en cuanto a que la libertad se convierte en un compromiso de elección.

La motivación principal, entonces, se puede resumir en la siguiente frase de los alcaldes del país, reiterada en diversas ocasiones a través de comunicados de la Federación Colombiana de Municipios: “es necesario reconocer que en la mayoría de los municipios por lo retirado de algunos sitios veredales, destino final de los pasajeros o el difícil acceso en las vías, los vehículos formalizados se les imposibilita su ingreso como también en ocasiones se niegan a mover sus vehículos por carencia suficiente de pasajeros; quedando como única alternativa el servicio de motocicleta”. Además comentan, en la relación a las restricciones a las motocicletas “Los Municipios y sus comunidades serán los afectados directos, como se han venido presentando en ciudades de la costa”.

**Derecho al voto.-** Hay asuntos que siguen siendo fundamentales para abordar desde el Gobierno Nacional, como la discriminación que tienen que afrontar los motociclistas y sus acompañantes en los días de las elecciones: el derecho al voto es un derecho fundamental de todos los ciudadanos, por lo que en estos eventos no debe restringirse la circulación de parrilleros o motocicletas.

- El artículo 3° del proyecto, busca eliminar cualquier contribución que se quiera imponer a los motociclistas, sobre las primas que pagan por la adquisición del SOAT para motocicletas de hasta 200 cc.

Ya el Congreso de la República, al expedir la Ley 795 en el año 2003, había declarado libre de contribución a fondos, las primas que pagan los motociclistas (en el párrafo 1° del artículo 44|) por concepto del SOAT, debido a la pesada carga impositiva que ellas representan para las clases menos favorecidas y a su regresividad tributaria.

Este párrafo, reflejaba la voluntad del legislador de favorecer a las clases menos pudientes de la sociedad colombiana, cuyos integrantes son los principales usuarios de las motocicletas. Sin embargo, fue declarado inexecutable, por simples requisitos de forma. Se hace necesario, nuevamente, por lo tanto, expresar la voluntad del legislador en este sentido.

Ahora bien, de acuerdo con la normatividad vigente, las primas que paga el propietario de un vehículo asegurado en Colombia, se destinan de la siguiente manera: 46.7% para el Fondo de Solidaridad y Garantías (Fosyga), 2% para el Fondo de Prevención Vial y el 51.3% restante, para las aseguradoras. Es decir, por cada \$150 que paga el usuario, \$70,05 son para el FOSYGA, \$3 para el Fondo de Prevención Vial y sólo ¡\$76,95! para las aseguradoras, quienes en última instancia son las que pagan los siniestros.

Según las tarifas actuales del SOAT (a 2008), el automóvil familiar más vendido en Colombia<sup>2</sup> paga una tarifa de \$172.601, mientras que la motocicleta del segmento más vendido en Colombia<sup>3</sup> paga una tarifa de \$183.216. Esto es, una diferencia de un 6% más para las motocicletas. Es claro, entonces, que no existe una correspondencia de relación de proporción entre la tarifa comercial del SOAT y el valor del vehículo. Para este caso -los dos vehículos más vendidos: moto y automóvil-, el valor del automóvil es 8.2 veces mayor que el de la motocicleta, aunque la severidad de los siniestros de las motocicletas es 13,9 puntos porcentuales menor que la de los automóviles<sup>4</sup>.

Así las cosas, el conductor del automóvil está pagando por el SOAT solo el 0,639% del valor comercial del vehículo, mientras que la motocicleta paga más del 6% de su valor comercial. Es decir, en Colombia, el SOAT tiene un mayor valor proporcional al valor del vehículo para las personas de escasos recursos (principales usuarios de motocicletas), que para las clases más pudientes, principales usuarios de los automóviles. Esto llevaría a pensar que el SOAT, desde una óptica económica de redistribución de ingresos, no viene cumpliendo con ese objetivo social, ya que son las personas de menor poder adquisitivo y menores ingresos, las que están cancelando tarifas superiores, muy por encima a las establecidas para los automóviles familiares, los cuales, a su vez, causan una mayor severidad en los accidentes.

---

<sup>2</sup> Según la revista Motor: Renault, Twingo con un precio comercial de \$26.990.000.

<sup>3</sup> Según los datos del comité de ensambladores de motos: Bajaj, Boxer con un precio comercial de \$2.990.000.

<sup>4</sup> Según el estudio actuarial correspondiente al año 2003.

Por lo tanto, se requiere, como compensación para las clases menos favorecidas, mantener libres de contribución a estos Fondos, las primas del SOAT de motocicletas de hasta 200 c.c.

- Los artículos 4, 5,6,7,8 y 9, se restringen a modificar algunos contenidos de los artículos 51 y 131 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, así:

Respecto del artículo 51 de la Ley 769 de 2002, se incluye a las motocicletas dentro del conjunto de vehículos automotores de servicio particular. Busca retomar la legislación anterior por considerar que la revisión técnico-mecánica de realizarse cada dos años y no anualmente. Este aspecto está sustentado en los estudios socioeconómicos de los usuarios de las motos.

Finalmente, respecto del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, elimina el aparte A12, y en sus apartes D3, D4, D5, D6 y D7, suprime la expresión "*En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito*", incluida en cada uno de los aparte señalados.

El siguiente grafico comparativo resulta ilustrativo para comprender la propuesta y su justificación:

Legislación Anterior Ley 769 de 2002	Legislación Actual Ley 1383 de 2010	Propuesta Proyecto de Ley	Justificación
<p>ARTÍCULO 51. REVISIÓN DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Esta revisión estará destinada a verificar:</p> <p>1. El adecuado</p>	<p>Artículo <u>51</u>. <i>Revisión periódica de los vehículos. Todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Los vehículos de servicio particular, se someterán a dicha revisión cada dos (2) años durante sus primeros seis (6) años contados a partir de la fecha de su matricula; las</i></p>	<p><b>Artículo 1.</b> <i>El artículo <u>51</u> de la Ley 769 de 2002, quedará así:</i></p> <p><i>“Revisión periódica de los vehículos. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, y los de servicio</i></p>	<p>Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, por considerarla una carga económica desproporcionada para los dueños de los automotores, y que puede llegar a fortalecer fenómenos de corrupción en la expedición de los certificados de revisión técnico – mecánica.</p> <p>En conclusión, los</p>

<p>estado de la carrocería.</p> <p>2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.</p> <p>4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.</p> <p>5. Eficiencia del sistema de combustión interno.</p> <p>6. Elementos de seguridad.</p> <p>7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que éste opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.</p> <p>8. Las llantas del vehículo.</p> <p>9. Del funcionamiento de la puerta de emergencia.</p> <p>10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Para efectos de la revisión técnico-mecánica, se</p>	<p><b><u>motocicletas lo harán anualmente.</u></b></p> <p>La revisión estará destinada a verificar:</p> <p>1. El adecuado estado de la carrocería.</p> <p>2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.</p> <p>4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.</p> <p>5. Eficiencia del sistema de combustión interno.</p> <p>6. Elementos de seguridad.</p> <p>7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.</p> <p>8. Las llantas del vehículo.</p> <p>9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.</p> <p>10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.</p>	<p><i>diferente al servicio público cada dos años. Esta revisión estará destinada a verificar:</i></p> <p><i>1. El adecuado estado de la carrocería.</i></p> <p><i>2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.</i></p> <p><i>3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.</i></p> <p><i>4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.</i></p> <p><i>5. Eficiencia del sistema de combustión interno.</i></p> <p><i>6. Elementos de seguridad.</i></p> <p><i>7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.</i></p> <p><i>8. Las llantas del vehículo.</i></p> <p><i>9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.</i></p> <p><i>10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público".</i></p>	<p>vehículos particulares, incluidas las motos realizaran la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes cada dos años; excepto los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, que lo harán anualmente, retomando la legislación anterior.</p>
--	--	--	--

<p>asimilarán a vehículos de servicio público aquellos que prestan servicios como atención de incendios, recolección de basura, ambulancias.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. La revisión técnico-mecánica estará orientada a garantizar el buen funcionamiento del vehículo en su labor de trabajo, especialmente en el caso de vehículos de uso dedicado a la prestación de servicio público y especial.</p>			
<p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...)</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)</p> <p>&lt;D.3&gt; Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.</p>	<p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...)</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)</p> <p>D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.</p> <p><b><u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la</u></b></p>	<p><b><i>Artículo 2. El literal D3 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</i></b></p> <p>(...)</p> <p>D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.</p>	<p>Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de motivos. La norma sólo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es desproporcionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Min-transporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa.</p>

	<u>autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u>		En conclusión, se suprime del literal D3 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.
ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) <D.4> No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.	ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. <u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u>	<b>Artículo 3. El literal D4 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</b>  (...)  D.4 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.	Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de motivos. La norma sólo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es desproporcionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Min-transporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa.  En conclusión, se suprime del literal D4 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.
ARTÍCULO 131.	ARTÍCULO 131.	<b>Artículo 4. El</b>	Se retoma la

<p>MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...)</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)</p> <p>&lt;D.6&gt; Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.</p>	<p>MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...)</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)</p> <p>D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. <b><u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u></b></p>	<p><i>literal D5 del artículo <b>131</b> de la Ley 769 de 2002, quedará así:</i></p> <p>(...)</p> <p>D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.</p>	<p>redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de motivos. La norma sólo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es desproporcionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Min-transporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa.</p> <p>En conclusión, se suprime del literal D5 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.</p>
<p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios</p>	<p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios</p>	<p><b>Artículo 5. El literal D6 del artículo <b>131</b> de la Ley 769 de 2002, quedará así:</b></p>	<p>Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues</p>

<p>mínimos legales diarios vigentes así: (...)  D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)  &lt;D.7&gt; Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.</p>	<p>mínimos legales diarios vigentes así: (...)  D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)  D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. <b><u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u></b></p>	<p>(...)  D.6 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.</p>	<p>viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de motivos. La norma sólo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es desproporcionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Min-transporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa.</p> <p>En conclusión, se suprime del literal D6 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado</p>
<p>No existía el literal en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p>	<p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...)  D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios</p>	<p><b><i>Artículo 6. El literal D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</i></b>  (...)  D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a</p>	<p>Permanece la conducta descrita en el Literal D7 del artículo 131 que fue modificado por la Ley 1383 de 2010; pero se elimina la discriminación hacia las motocicletas. Es decir, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.</p>

	<p>vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:          (...)          D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. <b><u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u></b></p>	<p>las personas o las cosas.</p>	
		<p><b>Artículo 07.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	

### Marco constitucional y legal.

Con la nueva legislación se pueden ver vulnerados derechos y principios fundamentales de nuestra Carta Política, y que afectan directamente un grupo de colombianos que se sienten discriminados y tratados por la ley de una manera desigual. Aquí enunciamos algunos de ellos:

Señala el Preámbulo de nuestra Constitución que:

*"El pueblo de Colombia, en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga..."* (Subrayado fuera de texto).

A su vez, indica el Artículo 2 de la Constitución destaca que:

*"...Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo..."* (Subrayado fuera de texto).

Los apartes señalados indican que la seguridad jurídica hace parte de los principios consagrados en nuestra Constitución, y "se traduce en la confianza por la estabilidad de las normas, de tal manera que la actividad humana se pueda planificar con arreglo a la ley vigente".<sup>5</sup>

Finalmente, el artículo 13 de la Constitución Política, sobre el Principio de Igualdad, señala en su inciso segundo:

*"...El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados..."*

Ahora bien, en desarrollo de este principio aplicado al tratamiento concedido a ciclistas y a motociclistas, la Corte Constitucional, en Sentencia C – 018 de 2004, Magistrado Ponente el Dr. Manuel José Cepeda Espinosa, señaló:

*"6.2. En primer lugar, es preciso advertir que la cuestión acerca de si los ciclistas y los motociclistas debe ser regulados conjuntamente o no, es un falso dilema. Las bicicletas no son en sí, de forma definitiva y esencial, iguales o diferentes a las motocicletas. Dependiendo del contexto de la regulación y el sentido de la misma serán comparables o no. Si se compara a los peatones con quienes usan vehículos, ciclistas y motociclistas quedarán juntos; si se distingue a los vehículos con motor de*

---

<sup>5</sup> La seguridad jurídica en el derecho tributario colombiano. Juan Rafael Bravo Arteaga, miembro de la Academia Colombiana de Jurisprudencia.

*los que no lo tienen, quedarán separados; si se clasifican los vehículos entre los de gran tamaño y los pequeños, quedan juntos. Dependiendo del propósito que tenga el legislador al regular un tema, habrá de definir cuáles son los criterios que empleará para clasificar y organizarlo.*

*Así pues, no es posible evaluar, en abstracto, la constitucionalidad de una medida por haber dado el mismo tratamiento a los ciclistas y a los motociclistas. Es necesario definir respecto de qué se les trata igual o diferente y por qué". (Subrayado fuera de texto).*

Como es claro, el Código Nacional de Tránsito definió en su artículo 131 una serie de conductas cuya comisión se constituyen en infracciones, al tiempo que estableció la sanción para cada una, en términos pecuniarios para la gran mayoría de estas.

Las categorías definidas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, separan en dos grandes grupos a los destinatarios de estas sanciones: en uno de ellos, se encuentran los conductores de vehículos no automotores o de tracción animal (Categoría A) y, en un segundo grupo, los conductores de vehículos automotores (Categorías B, C, D, y E).

En éste último grupo, el legislador incluyó a todos los vehículos automotores, bien tengan el carácter de particulares, de transporte público, o de transporte de carga y también motocicletas, estableciendo de este modo un trato igual para todos, tomando en cuenta su carácter común de automotores

En este sentido, no cabe dentro del trato de igualdad que los apartes referenciados establezcan sanciones diferentes y más severas para las motocicletas, cuando éstas hacen parte del conjunto de automotores. Adicionalmente tales sanciones más gravosas están definidas para circunstancias que igual pueden cometer las motocicletas o cualquier otro tipo de vehículo automotor, como son:

*D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.*

*D.4 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.*

*D.5 Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.*

*D.6 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.*

*D.7 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.*

En cuanto a la inmovilización de los vehículos, en la misma jurisprudencia, el Alto Tribunal señaló:

*"2.4. La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.*

*Por ejemplo, cuando un conductor realiza un giro prohibido, responde únicamente con el pago de una multa. Pero cuando la infracción consiste en no cumplir con alguno de los requisitos legales existentes para que el vehículo pueda circular o para que el conductor pueda manejar, la multa es una medida que ofrece una sanción insuficiente. Si la autoridad competente no inmoviliza el vehículo luego de imponer la multa y le permite al conductor continuar su camino, estaría autorizándolo a seguir cometiendo el comportamiento por el cual lo sancionó.*

*2.5. La relación inescindible que existe entre el incumplimiento de alguno de los requisitos para poder circular y la sanción de inmovilización se muestra evidente en las normas. La ley exige que exista efectivamente un impedimento para poder circular, como condición para imponer la sanción de inmovilización a un vehículo. Además se trata de una sanción que persiste hasta el momento en que se subsane el impedimento para poder circular. Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces éste no será conducido a otro lugar". (Subrayado fuera de texto).*

En este sentido, es claro que las circunstancias señaladas no implican el incumplimiento de requisitos legales existentes para circular o para que el conductor de la motocicleta pueda continuar conduciendo y, por tanto, puede responder únicamente con el pago de la multa. Si así fuera, entonces la sanción de la inmovilización debería imponerse también a todos los demás vehículos automotores, objetivo que está lejos de ser una intención del legislador.

De igual manera, lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 769 de 2002, diferencia dos (2) grandes grupos de vehículos automotores, al señalar períodos distintos y específicos para la revisión tecnomecánica de los vehículos de servicio particular. Entonces, se quebranta el tratamiento de igualdad al imponer, respecto de la revisión periódica de los vehículos, un tratamiento diferente a las motocicletas cuando éstas hacen parte del conjunto de automotores y del servicio particular, por lo que deben recibir el mismo tratamiento.

Ahora bien, análisis similar debe aplicarse al aparte A12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, que reúne en un mismo conjunto a todos los vehículos no automotores. En este caso, procede la supresión del texto referido, por cuanto la infracción y la sanción aplicable y respetuosa del derecho a la igualdad, ya estaba prevista en el artículo 26 de la Ley 769 de 2002.

De igual forma, es conocida la posición de Ministerio de Transporte que ha reiterado en la Resolución No. 17777 del 8 de noviembre de 2002 que manifiesta:

(...)

“3. Bajo ninguna circunstancia será condición para la entrega de vehículos inmovilizados, el pago del valor de la multa señalada para la infracción”.

Esto permite concluir que la medida ha sido considerada desproporcionada hasta por el Ministerio de Transporte.

### **La situación sociodemográfica y la imposibilidad de pago.**

Medidas como las que se pretenden reformar constituyen una carga desproporcionada para el 97% de los motociclistas de Colombia que pertenecen a los estratos 1,2 y 3 y que dependen económicamente de su moto para realizar su actividad diaria.

Desconocer la afectación enorme que produce una sanción como la contemplada en el artículo 131 mencionado, constituye desconocer la realidad social y económica en que viven los motociclistas de nuestro país. Por ello, es necesario este proyecto: La gran mayoría de los motociclistas en Colombia no cuentan con la capacidad de pago para hacer frente a multas tan altas. En muchas ocasiones las multas son más altas que el valor comercial de su moto.

El *Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia*, publicado en el año 2010, trae las siguientes conclusiones que nos permitimos transcribir por su importancia para el presente proyecto de ley:

### **“3. La motocicleta, apoyo a los colombianos de menores ingresos en tiempos de crisis**

**☐☐Trabajadores con salarios entre 1 y 2 salarios mínimos, continúan siendo los principales compradores de motos**

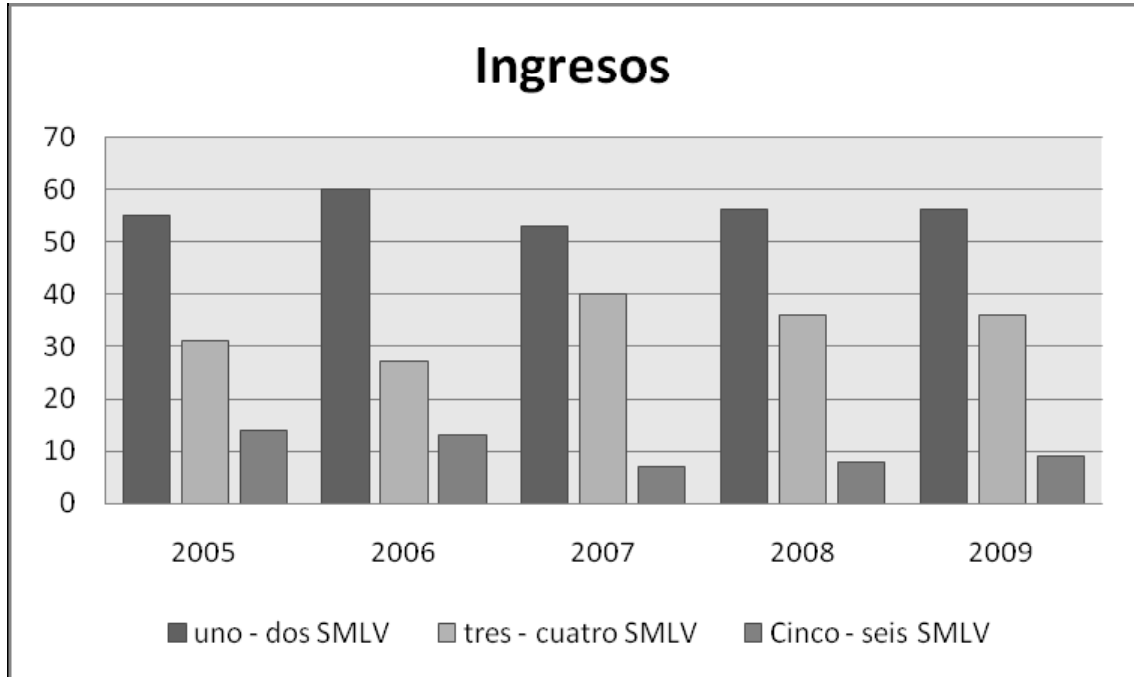
**☐☐Estos vehículos cumplieron un rol fundamental para que la calidad de vida de los colombianos de menores ingresos no se deteriore.**

La motocicleta cada año se sigue posicionando como la aliada de los colombianos de menores ingresos, quienes han encontrado en este vehículo una solución no solo para reducir costos de transporte, sino encontrar nuevas fuentes de empleo, mejor movilidad y calidad de vida.

Es así como mientras en 2008 el 56% de los propietarios de motos en el país percibían entre 1 y 2 salarios mínimos, el año pasado este porcentaje se elevó

a 66%, lo cual refleja que se convirtió en un apoyo para sortear la compleja coyuntura económica que se vivió en 2009. (Ver Gráfica 1)

**Gráfica 1**



Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

El apoyo de este vehículo a la economía de las familias colombianas toma gran importancia a la luz de cifras como que en 2008 para el 51% de los colombianos, acorde con el DANE, sus ingresos solo alcanzaban para cubrir sus gastos mínimos

Frente al perfil de propietarios encontrado en el 2005 se puede observar como efectivamente la tendencia ha sido creciente, pues en ese momento cerca del 50% de la totalidad de propietarios de motos se encontraban en este rango de ingresos con lo cual reconocen en este vehículo un motor de oportunidades para ellos y sus familias.

Llama la atención, cómo si bien los compradores con ingresos entre tres y cuatro salarios mínimos, representaban 27% del total al término de 2009, frente a 36% el año inmediatamente anterior, con una caída de 9 puntos porcentuales, se volvieron a ubicar en el nivel en que se encontraban en 2005 es decir, aproximadamente 30%.

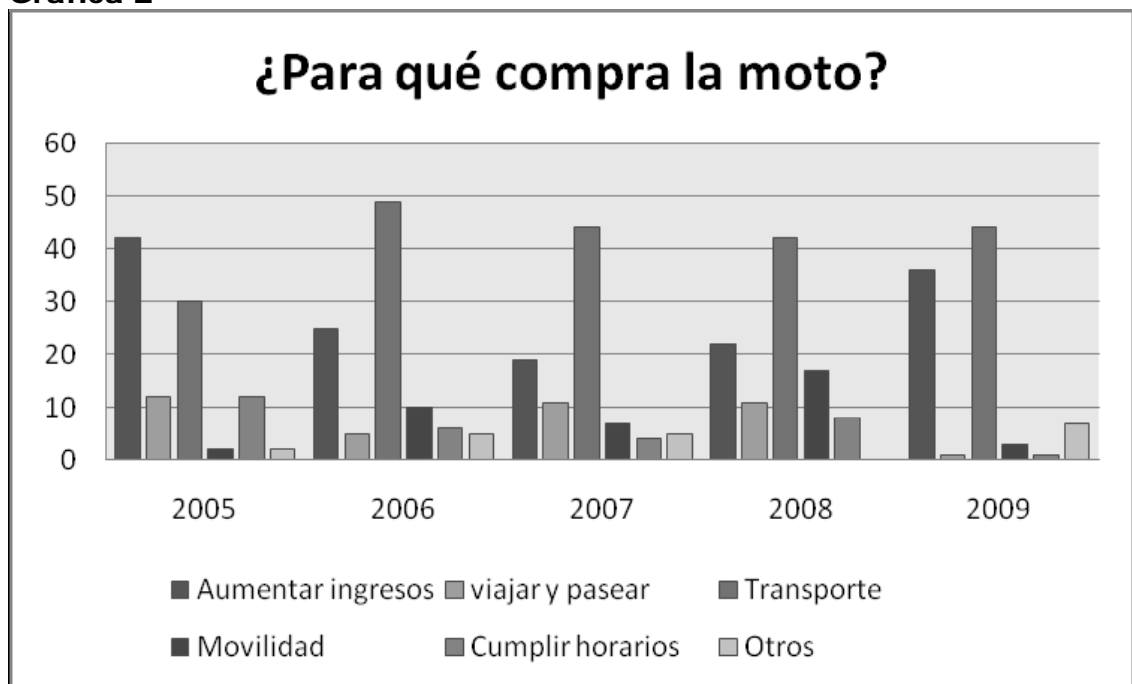
Finalmente, quienes devengan entre cinco y seis salarios mínimos se mantienen en el mismo rango de los últimos cinco años, representando en promedio entre el 7% y 8% del total de compradores.

**Aumentar ingresos en medio de la crisis, objetivo clave**

Los anteriores resultados son corroborados con las motivaciones de compra, las cuales continúan estando relacionadas, en su mayoría, con la necesidad de aumentar o generar ingresos, después del uso natural del vehículo, como es el transporte, reforzando de esta manera la importancia de la motocicleta en el desarrollo de las clases trabajadoras.

De hecho, un alto porcentaje del mercado de las motos en Colombia lo componen vehículos de menos de 185 c.c., puesto que por su tamaño, precio y características técnicas, se han constituido en una importante herramienta de trabajo.

**Gráfica 2**



Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

Como se observa en la Gráfica 2, mientras el 49% de los compradores manifestaron que su motivación al adquirir su moto era el transporte, el 35% la consideró importante para aumentar ingresos, relación que se mantiene muy estable frente a la registrada en 2005 cuando el primer grupo representaba el 50% y el segundo el 38% aproximadamente.

No así ocurrió con el 2008 cuando esto varió significativamente pues mientras un 42% de colombianos la compraron con el objetivo primordial de transportarse, el 22% lo motivó generar ingresos.

Estas cifras continúan revelando el papel tan crucial que cumplieron las motocicletas el año anterior, para que la calidad de vida de los colombianos de menores ingresos no se deteriorara, en medio de indicadores preocupantes de la economía como un desempleo de 12% a diciembre de 2009.

## **5. Perfil del motociclista colombiano**

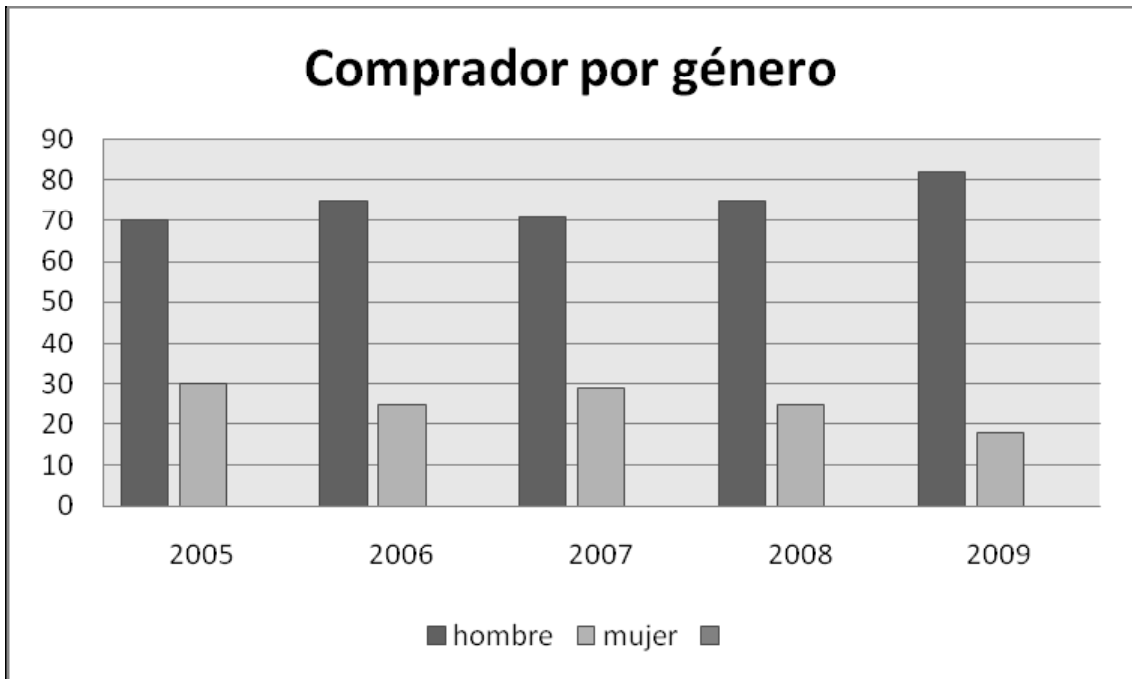
**Los motociclistas en Colombia son en su mayoría hombres, casados y con estudios secundarios.**

**Uno de cada 5 compradores es mujer.**

Las características del motociclista en Colombia continúan siendo estables frente a lo que se viene observando en los últimos años, en donde predominan los hombres casados y con un nivel de escolaridad predominantemente en secundaria.

Cuando se llevó a cabo el Primer Estudio Sociodemográfico de los Usuarios de Motos en Colombia, un 30% de los compradores era mujeres, en tanto que el restante 70% pertenecía al género masculino. En general la relación se mantiene aunque en diferentes proporciones (Ver gráfica 3)

### **Gráfica 3**

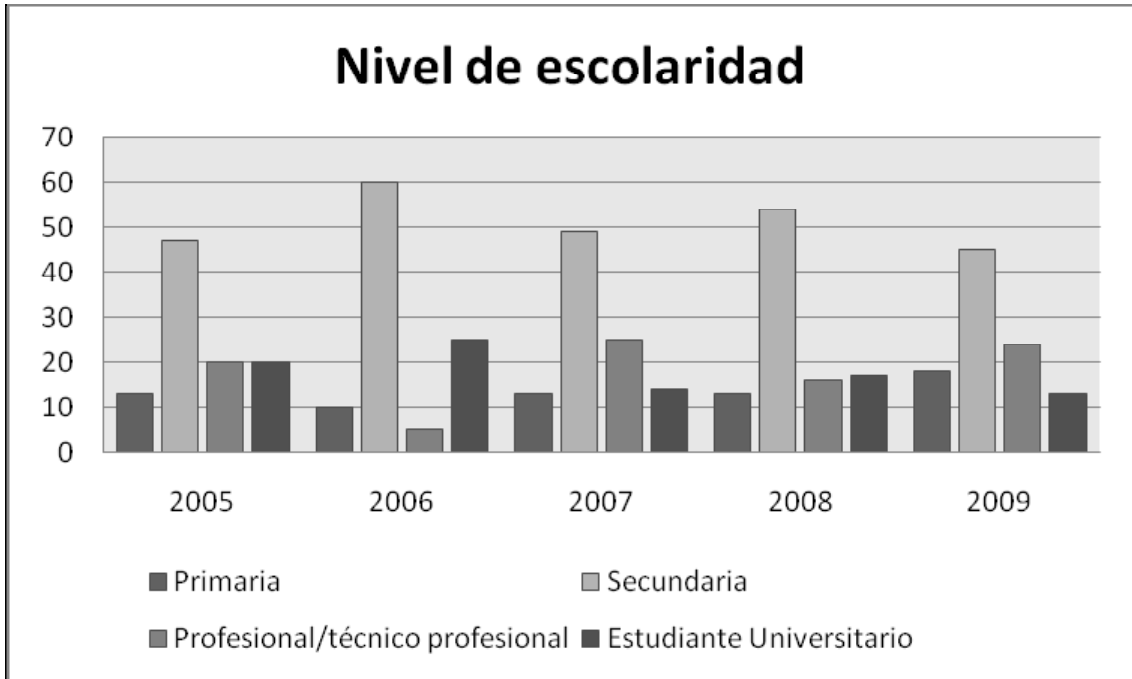


Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

En el 2009, las mujeres compraron menos motocicletas que en años anteriores, aún así, importante destacar que 1 de cada 5 compradores son mujeres, en su gran mayoría cabezas de familia que encuentran en la moto una oportunidad para sostener su familia al tiempo que les permite disponer de una mejor movilidad lo que se traduce en más tiempo para atender su hogar.

Con relación al nivel de escolaridad, personas con secundaria continúan siendo las de mayor porcentaje dentro de la participación total con un 44%, seguidas por quienes ya son profesionales con 23%, lo cual resulta interesante si se tiene en cuenta que este grupo ha representado en los últimos años entre un 16% y 18%. (Ver Gráfica 4).

#### Gráfica 4

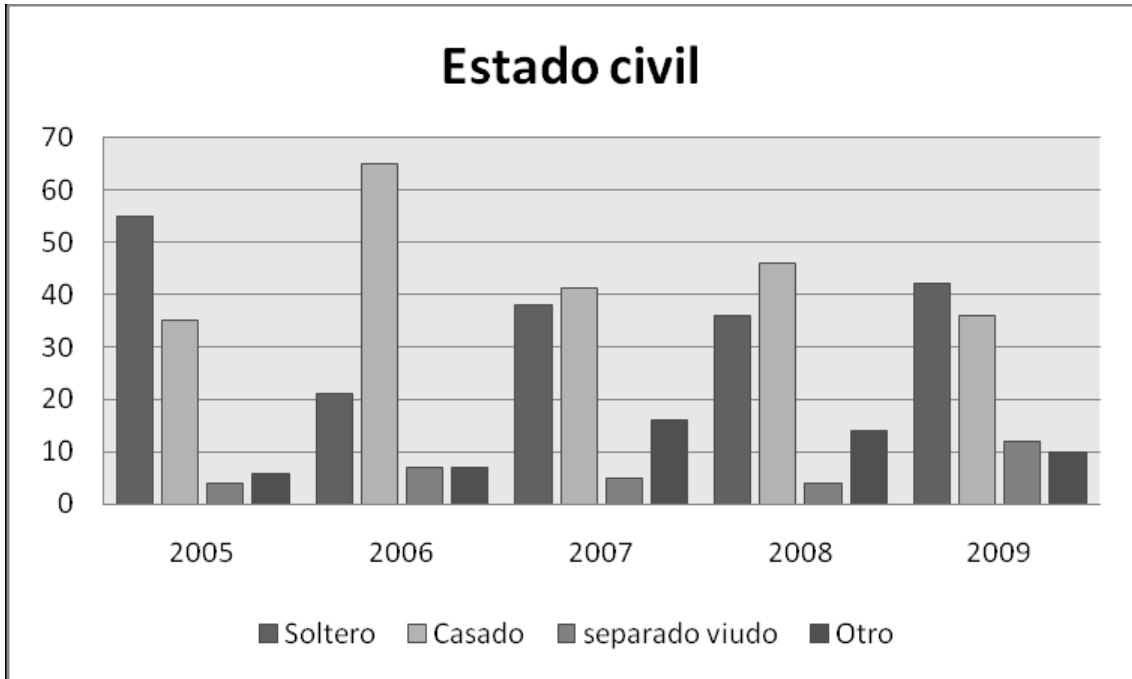


Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

Congestión vehicular, la búsqueda de alternativas de economía familiar, el costo de los combustibles, la deficiencia en los sistemas de transporte masivos en todas las ciudades y el aumento del desempleo profesional, son algunas de las causas que explican este comportamiento en los compradores de motocicletas.

Esto se ve reforzado en la tendencia de que son los casados quienes cada vez más están buscando este vehículo al punto que al término de 2009 la proporción entre casados y solteros es de 41% - 41%. (Ver Gráfica 5).

**Gráfica 5**



Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

A la luz de estas cifras, y si se tiene en cuenta que en promedio una familia colombiana está compuesta por tres o cuatro personas, estaríamos hablando de que cualquier medida arbitraria que se adopte en contra de este vehículo, afecta negativamente la calidad de vida de más de 1.200.000 familias compuestas por cerca de 4.500.000 colombianos.

Sumados a ello están los restantes 1.700.000 personas solteros o en otros estados civiles, quienes por lo regular también tienen a su cargo la manutención de otros miembros de la familia como madre, hermanos o hijos sin ningún vínculo matrimonial, pues en un 65% de los casos manifestaron ser jefes de hogar (Ver gráfica 6)".

**Gráfica 6**



Fuente: Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

### **Impacto fiscal**

En cuanto a la obligación consagrada en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es preciso advertir que los mencionados artículos 4, 5, 6, 7, 8 y 9, no ordena gasto adicional ni tampoco otorga beneficios tributarios y, por otro lado, las modificaciones planteadas no impiden la recaudación de los montos definidos para las infracciones al Código Nacional de Tránsito ni afectan el actual presupuesto en razón a que, sencillamente, no existían al momento de definirlo.

- En el artículo 10° del proyecto, hace referencia a un tema esencial: La educación vial. En este artículo se incluyen temas como la cultura ciudadana y la seguridad vial; como también, la inclusión de la cátedra obligatoria sobre seguridad vial para los establecimientos públicos y privados de educación. Si queremos disminuir las cifras sobre accidentalidad, necesitamos con urgencia educar a todos los actores de la vía.
- El artículo 11° del proyecto, fortalece la asociatividad entre los motociclistas con el fin de ayudar a educar, desde la sociedad civil, a los conductores de motocicleta.
- El artículo 12° del proyecto, busca crear la Policía Cívica Motorizada como un instrumento para fortalecer la convivencia ciudadana, y no la estigmatización del motociclista.

- El artículo 13° del proyecto hace referencia a la Responsabilidad Social Empresarial o Corporativa, que ha sido definida “De acuerdo con la definición de la Comisión Europea, en su **Libro Verde: Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas**, publicado en 2001 [1], la Responsabilidad Social Empresarial “...es la *integración voluntaria, por parte de las empresas, de las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y sus relaciones con sus interlocutores*”... “Ser socialmente responsable no significa cumplir plenamente las obligaciones jurídicas, sino también ir más allá de su cumplimiento invirtiendo “más” en el capital humano, el entorno y las relaciones con sus interlocutores”.

No podemos permitir que a los trabajadores que utilicen la motocicleta como medio para su trabajo, sigan siendo desconocidos por algunos empresarios, los derechos sobre el cubrimiento a los riesgos profesionales; como tampoco, que sean sometidos al cumplimiento de entregas de domiciliar contrarreloj. Esto pone en riesgo, no sólo al motociclista, sino a los demás actores de la vía.

Actitudes como las descritas deben ser erradicadas voluntariamente por las empresas que utilizan a los motociclistas dentro de su actividad económica.

- El artículo 14° del proyecto, concibe a la motocicleta como factor de desarrollo; por ello, el Ministerio de Transporte deberá diseñar políticas públicas para incluir a las motocicletas a los sistemas masivos de transporte. Para ello, fortalecerá las asociaciones y cooperativas de motociclistas con el fin de organizar y planear el transporte público con el objeto de mejorar la movilidad.

Se realiza una salvedad: El Gobierno Nacional, protegerá los derechos económicos de los transportadores de servicio público organizados legalmente, al diseñar las políticas públicas de que trata el presente artículo.

- El artículo 15° hace referencia a la vigencia de la ley.

Siendo conscientes de la urgente necesidad de establecer una normatividad clara en materia de movilidad en motocicletas, en forma que se pueda lograr una unificación en esta materia y, además, mejorar las condiciones de vida de una gran proporción de ciudadanos colombianos a partir del mejoramiento de su movilidad, dejamos a su consideración este proyecto de Ley, esperando que sea discutido y aprobado en este importante Órgano Legislativo.

De los Honorables Congressistas,

**ALEXANDRA MORENO PIRAQUIVE**  
Senadora de la República

**MANUEL VIRGÜEZ P.**  
Senador de la República

**CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ  
ORTIZ**  
Senador de la República

**GLORIA STELLA DIAZ**  
Representante a la Cámara