

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2013 SENADO

“Por la cual se dictan lineamientos para el uso de las motocicletas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto dictar lineamientos generales para el uso de las motocicletas en el territorio nacional, establecer los derechos y deberes que corresponden a los conductores y usuarios de estos vehículos, y dictar otras disposiciones en materia de licencias, seguros obligatorios, revisión periódica, sanciones, tránsito y movilidad.

Artículo 2. De la circulación de motocicletas. El respectivo alcalde municipal podrá restringir la circulación de motocicletas mediante acto administrativo debidamente justificado, sólo por grave alteración del orden público y exclusivamente dentro del territorio de su jurisdicción, cuando las causas de alteración del orden público están directamente relacionadas con el uso y circulación de motocicletas, soportado en estadísticas que estarán incondicionalmente a disposición de los ciudadanos que las soliciten a la autoridad que expida el acto administrativo.

Esta facultad solo podrá ser ejercida en la medida necesaria e indispensable, con miras a prevenir la comisión de infracciones penales, proteger el interés público, la seguridad nacional, el orden público, la salud y la moral públicas, o los derechos y libertades de las demás personas, y en cuanto a la restricción sea igualmente compatible con el ejercicio de los demás derechos fundamentales reconocidos por la Constitución. Por lo

tanto, debe estar acorde con los criterios de necesidad, racionalidad, proporcionalidad y finalidad y sólo se podrá recurrir a ella cuando se agoten otro tipo de medidas menos lesivas para el ciudadano.

En el mencionado acto administrativo, la autoridad correspondiente deberá indicar con precisión el lapso durante el cual la medida de restricción de circulación de motocicletas se aplicará, la cual no podrá, en ningún caso, ser superior a quince (15) días calendario, con la posibilidad de extenderse hasta por dos períodos de duración máxima de 15 días calendario cada uno si, al finalizar el periodo anterior, no hubiere sido superada la situación que justificare la medida.

El acto administrativo de que trata el presente artículo y sus renovaciones, deberán contar con concepto favorable previo de la Personería y la Defensoría del Pueblo.

Se exceptúa del presente artículo lo estipulado en el parágrafo del artículo 95 de la Ley 769 de 2002.

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, o de su acompañante, se aplicará, de igual forma, a todas las restricciones que las autoridades de la rama ejecutiva deseen 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. El valor de estas tarifas, dado el reducido tamaño

de la motocicleta, no podrá superar una tercera parte (1/3) del aplicable a los automóviles. De igual manera, los cobros por el servicio de grúa utilizados para transportar motocicletas tendrán una tarifa diferencial por su tamaño, y sujetos a la responsabilidad y cuidado de la empresa que presta servicio.

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 cincuenta centímetros cúbicos inclusive (250 c.c.) de cilindrada. En consecuencia, la prima del SOAT para estos vehículos, se fijará 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 en el año inmediatamente anterior al momento de adquirir el Seguro Obligatorio, será compensado con un descuento del diez por ciento (10%) sobre el valor del SOAT, determinado en los términos del inciso anterior. El Ministerio de Transporte reglamentará la manera de aplicar el descuento.

Parágrafo 2°. En contraprestación a lo anterior, la vigencia anual de la póliza del SOAT se dará por terminada anticipadamente, en caso de afectación de la misma, con ocasión del primer siniestro cubierto, requiriéndose la expedición de un nuevo SOAT para continuar con el amparo del vehículo.

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.
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.

Parágrafo 1°. Para el caso de las motocicletas, la revisión técnico mecánica deberá realizarse cada dos (2) años.

Artículo 10. *Cultura ciudadana y seguridad vial.* El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Corporación Fondo de Prevención Vial o la entidad que haga sus veces, fortalecerán las políticas, planes, programas y proyectos de cultura ciudadana y seguridad vial, dirigidos a los usuarios de la vía en los términos señalados por la Ley 1503 de 2011, con el propósito de disminuir la accidentalidad y la violación a las normas de tránsito.

Parágrafo 1°. En las campañas que desarrolle la Corporación Fondo de Prevención Vial o la entidad que haga sus veces, dirigidas a los motociclistas, se hará énfasis en la utilización de prendas de seguridad con elementos reflectivos, como cascos y chalecos, tanto para el conductor como para el acompañante. Asimismo, en lo concerniente a la utilización voluntaria de protectores para codos y rodillas, con el fin de mejorar la protección del motociclista.

Parágrafo 2°. Para obtener por primera vez la licencia de conducción, además de los requisitos ya establecidos por la Ley 769 de 2002, será necesario acreditar que el aspirante haya cursado y aprobado un mínimo de cinco (5) horas de cultura ciudadana y seguridad vial. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.

Parágrafo 3°. La autoridad de tránsito local implementará programas de educación vial y conducción segura para motociclistas, mediante los cuales se requiera a todos los motociclistas de la ciudad que tengan una infracción o multa que realicen un examen de conocimiento y pericia de conducción segura de motocicleta, con el fin de valorar los conductores, refrendar simbólicamente las licencias y educar en la práctica a cada conductor.

Artículo 11. *De la educación del motociclista.* Para obtener licencia de conducción de motocicleta en cualquier categoría, se requerirá que el aspirante haya recibido un certificado de Capacitación expedido por un

Centro de Enseñanza, autorizado por el Ministerio de Transporte, y que, además, haya presentado y aprobados los exámenes teórico y práctico obligatorios ante la autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará el examen teórico-práctico de conducción que deberá aprobar quien aspire a obtener una licencia de conducción de motocicletas. En caso de que el aspirante pierda el examen teórico-práctico, a pesar de haber recibido el Certificado de Capacitación, el Centro de Enseñanza que lo hubiere otorgado, deberá repetir, sin costo alguno para el usuario, el curso de conducción, tantas veces cuantas sea necesario para que el aspirante apruebe debidamente el examen teórico-práctico.

Parágrafo 2°. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística para la educación de motociclistas y otros conductores, corresponderá al Ministerio de Transporte. Para el efecto éste establecerá los programas de auditoría necesarios.

Artículo 12. Asociaciones de motociclistas. El Ministerio de Transporte promoverá y fomentará la creación de asociaciones de motociclistas con función social. Entre sus principales funciones, estas asociaciones tendrán la de educar y capacitar al motociclista en seguridad vial; fomentar el deporte y generar espacios de esparcimiento.

Parágrafo: Las motocicletas que sean utilizadas exclusivamente para fines deportivos no pagaran el impuesto de rodamiento.

Artículo 13. Del análisis de accidentalidad de motociclistas. Para todos los efectos, el análisis de la accidentalidad, mortalidad y morbilidad de motociclistas se realizará en términos de tasas relativas por cada 100 mil vehículos. Los planes y programas que busquen la reducción de las cifras de accidentalidad, mortalidad o morbilidad de motociclistas deberán considerar las tasas como la medida por excelencia para el establecimiento de metas.

Parágrafo 1. Los organismos de tránsito, en coordinación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y el Instituto Nacional de

Medicina Legal y Ciencias Forenses, previo al informe al RUNT, caracterizarán la accidentalidad vial, estableciendo las causas reales y determinantes que dieron lugar al accidente, agrupándolas por identidad, tales como exceso de velocidad, estado de embriaguez, estado de la vía, impericia del conductor, culpa de terceros, etc. Asimismo y una vez se produzcan los fallos correspondientes, informarán sobre qué agente fue el responsable de la generación del accidente, consolidando de esta manera estadísticas fiables sobre responsabilidad en accidentes de tránsito para la toma de decisiones públicas en materia de seguridad vial.

Artículo 14. Contenidos de curso de formación de conductores y motociclistas. El Ministerio de Transporte, en un término inferior a un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, dictará la reglamentación concerniente a los contenidos que deben ser impartidos obligatoriamente por todas las escuelas de conducción del país y que incluirán temáticas centradas tanto en técnicas de pilotaje como en las verdaderas situaciones de riesgo que provocan accidentes, identificadas según lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 15. Policía cívica 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, siguiendo lo dispuesto en la Ley 4 de 1991.

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 16. Responsabilidad social empresarial. El sector empresarial, integrará en sus operaciones comerciales de manera activa y voluntaria la responsabilidad social empresarial o corporativa. Para esto, la autoridad de tránsito local dispondrá de herramientas para el acompañamiento de las empresas en la implementación de las estrategias y planes de seguridad

vial corporativo, estimulando que las áreas de talento humano o personal verifiquen periódicamente el comportamiento de los empleados en las bases de datos de infracciones de tránsito y estableciendo los procedimientos para que estén a paz y salvo y mejoren su comportamiento en la vía.

Asimismo, el Gobierno Nacional promoverá y coordinará la celebración de un pacto con los medios de comunicación cuyo objeto sea la realización de campañas orientadas a desaprobar las prácticas de riesgo y a consolidar el reconocimiento del motociclista como un actor legítimo y válido de la vía.

Artículo 17. *La motocicleta como factor de desarrollo.* El Ministerio de Transporte diseñará políticas públicas para incluir a las motocicletas en los sistemas de transporte público. 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 y satisfacer la demanda ciudadana.

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 18. *Instrumentos tecnológicos al servicio del control y vigilancia.* Cuando las Autoridades de Tránsito y Transporte empleen instrumentos tecnológicos tales como cámaras, alcoholímetros, radares, entre otros, para la detección de infracciones al Código Nacional de Tránsito, dichos instrumentos deberán estar certificados por el Centro Nacional de Metrología, para garantizar su adecuado funcionamiento.

Parágrafo 1. La certificación expedida por el Centro Nacional de Metrología para cada uno de estos instrumentos deberá contener, como mínimo, el tiempo estipulado para la siguiente calibración y certificación y el número de mediciones o pruebas de cada instrumento. Sin dicha certificación la prueba se tendrá como no válida.

Artículo 19. *Infraestructura para la seguridad del motociclista.* El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, garantizará la

construcción y adecuación de infraestructura vial que ayude a minimizar los riesgos de transitar en motocicleta en el territorio nacional.

Artículo 20. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2013 SENADO

“Por la cual se dictan lineamientos para el uso de las motocicletas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

En el año 2012 con el Proyecto de Ley No. 56 el Movimiento Político MIRA se propuso reglamentar el uso de la motocicleta en todo el territorio nacional. Dada su relevancia, insistimos en proveer una normatividad acorde a las necesidades del país.

OBJETO

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 Colombia, además de ser el segundo país suramericano con más circulación de motocicletas, es también el segundo productor de motocicletas en el continente, después de Brasil. Al finalizar el año 2012, el parque de motocicletas en Colombia ascendía a más de 4.859.365, siendo el 52% del total de parque automotor nacional, y transportando a más de 9 millones de personas a lo largo y ancho del país, con una producción de motocicletas que alcanzó las 554.484 unidades durante 2012, duplicando la de vehículos de 4 o más ruedas. Algunos datos importantes a destacar sobre la motocicleta en el país son:

- La Producción de Motocicletas en el país ha crecido un 678% en los últimos 10 años y representa un 93% del mercado local.
- El parque automotor de motocicletas se ha multiplicado por 4,2 en los últimos 10 años pasando de 1.242.286 en 2000 a 4.972.455 unidades en 2012. Se espera que para el 2020 el parque llegue a las 7 millones
- Más de 2.310.000 hogares colombianos tienen moto, lo que representa el 18% del total de familias nacionales.
- Hoy, 1 de cada 7 colombianos usa la motocicleta para transportarse.
- Entre 2003 y 2011 el porcentaje de hogares colombianos con motocicleta ha incrementado en un 111%.
- El 35% de los motociclistas trabaja por cuenta propia con su motocicleta.

La gran mayoría de las motocicletas en Colombia, son utilizadas por personas pertenecientes a los estratos menos favorecidos de la sociedad. De acuerdo con la encuesta de calidad de vida del DANE en 2012, el 57% de los hogares con motocicleta del país pertenecen a los estratos 3, 2 y 1, siendo el estrato 2 el de mayor representación con el 22%, quienes utilizan este vehículo para actividades de mensajería, repartición de correo y periódicos, domicilios y otros oficios de importancia para la vida diaria, actividades que les permiten a estos motociclistas garantizar el

sostenimiento de sus familias. Definitivamente, la motocicleta es un instrumento de trabajo netamente popular.

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.

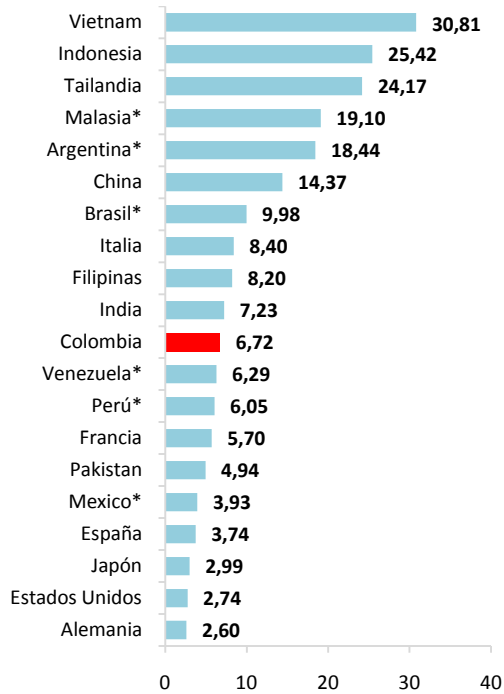
En el tema de competencias y unificación de normas, existen grandes vacíos. Este proyecto de Ley, por lo tanto, busca solucionar tales vacíos, estableciendo reglas de juego claras para la movilidad de este vehículo en el país.

En el campo internacional, la motocicleta es un vehículo especialmente popular en países Asiáticos de diferentes características y, por otro lado, es considerado como un vehículo idóneo para la movilidad urbana por los gobiernos de Madrid, Barcelona y Londres, entre otros.

La motocicleta ha generado interesantes contrastes que ratifican su importancia en las dinámicas sociales y económicas de los países. 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 su parte, 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.

Gráfico 1. Comercialización de motocicletas por cada 1000 habitantes en 2009



Fuente: ventas de motocicletas mundiales: Honda (2010), ventas de motocicletas en Colombia: ANDI, datos de población mundial: Fondo Monetario Internacional

Al analizarse la comercialización de motocicletas por cada 1000 habitantes. De acuerdo al gráfico 1, se encuentra que Vietnam presentó el mayor indicador de ventas de motocicletas por cada 1.000 habitantes, ascendiendo a 30,8, luego se encuentran: Indonesia (25,4), Tailandia (24,17), Malasia (19,10), Argentina (18,44) y China (14,37). Colombia, por su parte, figura con 6,72 motocicletas/1.000 habitantes. A partir de lo anterior, se concluye que en la actualidad Asia y Latinoamérica son las regiones con la mayor masificación de éste tipo de vehículo.

Asimismo, conviene mencionar que en Madrid (España), 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%¹.

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 20 artículos:

El primero, define el objeto de la propuesta.

En segundo lugar, se busca establecer las herramientas jurídicas para que los organismos de tránsito locales y regionales puedan diseñar e implementar medidas para la circulación de motocicletas y sus acompañantes, sin que esto llegue a significar perjuicios a la comunidad y evitando así desmanes como los que se presentan cada que se expide una norma de con este objetivo.

El tercero está enfocado en la educación del conductor de motocicleta a través de una estrategia fundamental: la obligatoriedad de un examen de aptitud para conducir motocicleta, sumada a las demás 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.

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

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 esta situación de manera significativa, porque sirve de apoyo a otras medidas que perjudican y discriminan al motociclista tradicional, que nada tienen 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 este tipo de medidas:

Barranquilla. En los últimos 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 aún, 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 80.000 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 cuáles 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 60.741 motocicletas en 2012, de las cuales el 68% correspondía a particulares. Sin embargo, la Alcaldía ha hecho caso omiso de esta realidad al emitir diferentes Decretos, 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 acompañante porque es este 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 de dos personas.

Téngase también en cuenta que esta prohibición de transportar una persona distinta al conductor, constituye por sí una flagrante violación del artículo 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 artículo 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?

Artículo 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 artículo 29 de nuestra Carta Magna.

Artículo 11. Derecho a la vida. Comoquiera que éste derecho está íntimamente ligado al derecho al trabajo, si se le 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 ocasiones un electricista, otras veces a 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.

Artículo 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 los párrafos anteriores, donde se explica la necesidad que tienen gran número de acompañantes de motocicletas de transportarse así para acceder a sus lugares de trabajo.

Artículo 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 artículo 24 C.N. consagra el derecho de libre circulación para todos los colombianos. 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 expresó:

“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).

Artículo 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 250 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 parágrafo 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 parágrafo 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. Por lo tanto, se hace necesario nuevamente, 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 que son, en última instancia, las que pagan los siniestros.

Según las tarifas actuales del SOAT (a 2013), el automóvil familiar más vendido en Colombia² paga una tarifa de \$222.000, mientras que la motocicleta del segmento más vendido en Colombia³ paga una tarifa de \$245.000. Esto significa una diferencia de un 10% 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.

Así las cosas, el conductor del automóvil está pagando por el SOAT solo el 0,84% del valor comercial del vehículo, mientras que la motocicleta paga más del 8,8% 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.

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 250 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:

² De acuerdo con la revista www.motor.com.co es Chevrolet Spark GT, 1200 cc.

³ De acuerdo con cifras del RUNT, motocicleta Baja Bocer CT 100cc.

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 debe realizarse cada dos años y no anualmente. Este aspecto está sustentado en los estudios socioeconómicos de los usuarios de las motos.

Respecto del artículo 51 de la Ley 769 de 2002, considerando a las motocicletas vehículos automotores y con el objeto de salvaguardar el principio de igualdad, se retoma la legislación anterior que establecía la revisión tecnomecánica cada dos años.

Finalmente, respecto del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se agrega la expresión “de pasajeros”, porque los “carros de bestia” si deberían estar capacitados para transportar carga 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, dado que configura una violación al principio de igualdad.

El artículo 10 contempla en fortalecimiento de la formación de cultura y seguridad vial, teniendo en cuenta los avances importantes derivados de la entrada en vigencia de la Ley 1503 de 2011.

El artículo 11 fortalece los requisitos para la conducción de motocicleta.

El artículo 12 ordena el fomento de la asociatividad entre los motociclistas.

El artículo 13 establece la unificación de la medición de la siniestralidad vial, ajustada a la metodología empleada a escala internacional.

El artículo 14 ordena la reglamentación de los cursos de formación de conductores, incluyendo nuevas temáticas centradas tanto en técnicas de

pilotaje como en las verdaderas situaciones de riesgo que provocan accidentes.

El artículo 15 crea la policía cívica motorizada.

El artículo 16 establece la implementación de acciones de seguridad vial en el marco de la responsabilidad social empresarial.

El artículo 17 ordena al Ministerio de Transporte diseñar políticas públicas para incluir la motocicleta en los servicios de transportes de pasajeros.

El artículo 18 busca la calibración y certificación de instrumentos para la detección de infracciones de tránsito.

El artículo 19 busca que el Estado colombiano adecue y construya la infraestructura vial pensando en la seguridad del motociclista como por ejemplo la utilización de pinturas antideslizantes y barreras que permitan que el motociclista no salga de la vía al sufrir un accidente pero que no lo mutilen o le causen mayores lesiones, y el 20 define la vigencia.

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Con la legislación vigente 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, 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”*.^{4[5][5]}

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

^{4[5][5]} La seguridad jurídica en el derecho tributario colombiano. Juan Rafael Bravo Arteaga, miembro de la Academia Colombiana de Jurisprudencia.

quedarán juntos; si se distingue a los vehículos con motor de 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 este 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 estas 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 este 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 estas hacen parte del conjunto de automotores, 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 número 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.

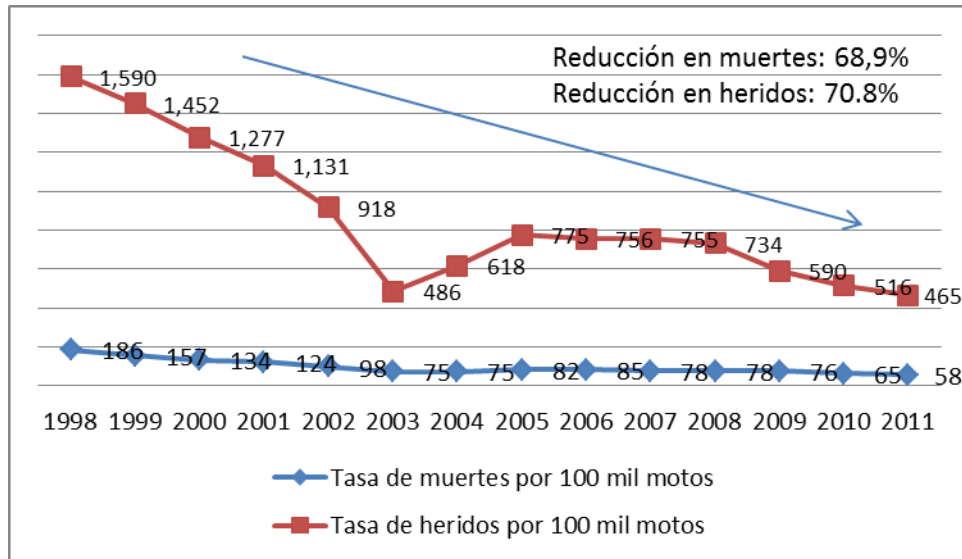
Por otro lado, este vehículo genera alrededor de 1.5 millones de empleos, directos e indirectos, repartidos así: ensambladoras 6 mil empleos, proveedores de partes locales 3 mil empleos, distribuidores 12 mil empleos, talleres 32 mil empleos, repuesteros 12 mil empleos, importadores cerca de 2 mil empleos, mototaxismo 450 mil empleos y mensajería o domicilios 720 mil empleos. De esta manera, tomando un promedio de 3 personas por familia, podría afirmarse que la motocicleta apoya la subsistencia de más de 4.5 millones de Colombianos.

Accidentalidad de motos, hasta ahora, una interpretación errónea y sistemática

Si bien mucho se ha hablado sobre el incremento en la accidentalidad de las motocicletas en el país, la realidad de las cifras, con base en las estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal, es otra. Mientras en 1998 las cifras de muertos y heridos por cada 100 mil motocicletas eran de 186 y 1590 respectivamente, a 2011, éstas se habían reducido a 58 y 465, es decir, un 68.9% y un 70.8% menos, en cada caso, llegando a representar hoy las tasas de muertes y heridos en moto más bajas de la última década.

Las cifras demuestran claramente que los aumentos recientes en muertes y accidentalidad de las motocicletas, en cifras absolutas, se deben al crecimiento inusitado en el parque de las mismas y no a un incremento en la irresponsabilidad y mal manejo por parte de sus conductores (ver Gráfica 1). No obstante, algunas entidades hacen referencia a la accidentalidad en cifras absolutas, es decir, independientes del tamaño del parque de motocicletas, con lo que reflejan en los medios de comunicación una información incompleta, que perjudica la percepción del sector y a sus usuarios.

Gráfica 1. Comportamiento de las tasas de muertes y heridos por cada 100 mil motocicleta. Colombia, 1998-2011.



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal

Ahora bien, frente al tema de las causas y su responsabilidad, la mayor parte de los accidentes de motociclistas, de acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal, se dan por un choque con un automóvil o camioneta, donde la responsabilidad, generalmente, no se puede atribuir al motociclista. Por ejemplo, en un estudio realizado en 2006 en la ciudad de Medellín por la Secretaría de Transporte y Tránsito, una de las ciudades de Colombia con mayor número de accidentes de motocicletas, demostró que fueron los conductores de otros vehículos los responsables en más del 73% de dichos accidentes. Esta cifra no es descabellada, por el contrario, tal como sucede en este caso, en estudios similares en España, según la RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), el 67% de los accidentes de motocicleta fueron causados por imprudencia del conductor del automóvil, más no del motociclista.

Los guarismos anteriores muestran claramente que la responsabilidad en las cifras de motociclistas heridos y muertos en accidentes de tránsito en Colombia no está en cabeza de estos en las proporciones que se pretenden mostrar. Su accidentalidad no presenta índices tan elevados como, por error, algunas entidades los interpretan. Por el contrario, los motociclistas, luego de los ciclistas y peatones, son los actores viales más vulnerables y que más víctimas soportan y por lo tanto, deben ser protegidos, y no, desestimados.

Las motocicletas: superando la congestión

Las motocicletas representan una importante economía en tiempo, costos y eficiencia para sus usuarios. En promedio, y según estudios de la asociación JAMA (Japanese Automobile Manufacturing Association y corroborados en Colombia por la revista Publimotos), una motocicleta se desplaza 2 veces más rápido que un automóvil en condiciones urbanas. Más, incluso, comparado con el transporte público, donde se deben considerar los tiempos muertos de ida y regreso, tales como: 1) Caminar de la casa al paradero del bus; 2) Esperar el paso del mismo; 3) Paradas del bus en la ruta; 4) Desplazamiento del paradero del bus al trabajo. Adicionalmente, las motos ocupan $\frac{1}{4}$ del espacio físico de un automóvil, logrando eficiencias en el uso de las vías.

Por lo tanto, las motocicletas no son las causantes de la congestión, por el contrario desplazarse en ellas puede ahorrar al usuario, en las grandes ciudades, más de 1.5 horas de tiempo de desplazamiento al día, evitando congestiones, el cual puede dedicar a su familia, trabajo, estudio o recreación.

Una política pública dinámica, con oportunidades para el futuro

La Organización Mundial de la Salud ha declarado estos años como la “década de la acción”, donde busca establecer políticas conjuntas con los países para la reducción de la accidentalidad. Colombia no ha sido ajeno a este llamado y, por ello, viene consolidando el Plan Nacional de Seguridad Vial, el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas, así como los Planes Locales de Seguridad Vial, que apuntan a trabajar sobre 5 pilares estratégicos: 1) la gestión de la seguridad vial, 2) vías de tránsito y movilidad más segura, 3) vehículos más seguros, 4) usuarios de vías de tránsito más seguros y 5) Respuesta ante los accidentes. Todos estos planes, deben ser articulados por el Congreso de la República, quien, con el presente proyecto, contribuiría de manera significativa al mejoramiento de las condiciones de movilidad de este importante actor de la vía.

Algunos de los principales problemas a los que se enfrentan los motociclistas

Muchos han sido los inconvenientes de los motociclistas a lo largo de estos ya más de 70 años de presencia en el país. No obstante, ¿cuáles han sido los principales?

- a. Ha existido una errónea interpretación de las cifras de accidentalidad. El primer gran inconveniente de los motociclistas son las cifras de accidentalidad que, a la fecha, han sido mal manejadas por los medios de comunicación. Por ejemplo, sólo se menciona que el número de accidentes de tránsito donde se involucran motocicletas ha crecido, sin mencionar que las tasas de accidentalidad (forma adecuada de medir internacionalmente estos fenómenos) se ha reducido en más del 68%.
- b. Existe una clara estigmatización de la motocicleta y su conductor (motociclista). Esto es profundizado por la mala interpretación de las cifras, la escasa participación política y económica, así como la falta de recursos para incidir directamente en la toma de decisiones locales, regionales o nacionales.
- c. Una normatividad poco estudiada y discriminatoria con el motociclista. En la actualidad, hay más de 100 municipios con alguna restricción a la movilidad de motocicletas, que afecta a más del 15% de la clase trabajadora del país, que se traslada en moto a sus sitios de trabajo.
- d. Ha existido una laxitud claramente evidenciada en la expedición de las licencias de conducción, donde las escuelas de conducción son juez y parte en el modelo, y corresponsables en la escasa o nula educación vial de los conductores de motos del país.

Todos estos problemas claramente detectados, se pretenden solucionar con el presente proyecto, que se convierte no solo un aliciente para las clases menos favorecidas sino en una herramienta fundamental para el desarrollo de este importante renglón de la economía.

IMPACTO FISCAL

En cuanto a la obligación consagrada en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, es preciso advertir que los mencionados artículos 4º, 5º, 6º, 7º, 8º y 9º no ordenan gasto adicional ni tampoco otorgan 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 en el 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 por la Comisión Europea, en su **Libro Verde: Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas**, publicado en 2001[1], como *“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, les sigan desconociendo 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 solo 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 en 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 los instrumentos tecnológicos utilizados para el control y vigilancia del tránsito y transporte. Cada vez más la autoridades utilizan este tipo de tecnología para desarrollar su trabajo; sin embargo, los ciudadanos desconocen si los instrumentos utilizados funcionan adecuadamente, es decir, si la cámara que mide la velocidad está midiendo la velocidad real del vehículo que se desplaza o está midiendo una velocidad mayor o menor; para ello, es necesario que exista una institución que certifique que los instrumentos utilizados produzcan resultados ciertos que garanticen los derechos de los conductores.

El Movimiento MIRA ha luchado en el Congreso de la República para sancionar penalmente a los conductores que conducen bajo los efectos del licor o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Sin embargo, somos conscientes de que los instrumentos con que se realizan las pruebas de

alcoholemia se realizan sin un certificado de funcionamiento. Queremos actores de la vía responsables pero con las garantías para proteger sus derechos.

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.

Por lo anterior, ponemos a consideración del Congreso de la República el presente proyecto, esperando contar con su aprobación.

De los Honorables Congresistas:
