REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XVIII - Nº 1.131 Bogotá, D. C., viernes 6 de noviembre de 2009 EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JESUS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NUMERO 155 DE 2009 CAMARA

por medio del cual se modifica la integración del Senado de la República.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El artículo 171 de la Constitución Política quedará así:

"**Artículo 171.** El Senado de la República estará integrado por ciento siete (107) miembros, elegidos así:

a) Cien (100) senadores serán elegidos en circunscripción nacional;

b) Tres (3) senadores serán elegidos en circunscripción nacional especial por comunidades indígenas;

c) Dos (2) senadores serán elegidos en circunscripción nacional especial por comunidades negras;

d) Un (1) senador será elegido en circunscripción nacional especial por la comunidad raizal de San Andrés, Providencia y Santa Catalina;

e) Un (1) senador será elegido en circunscripción internacional, por los ciudadanos residentes en el exterior, en la cual sólo se contabilizarán los votos depositados fuera del territorio nacional.

La circunscripción especial para la elección de senadores por las comunidades indígenas y negras se regirá por el sistema de cuociente electoral.

Los seis representantes de las comunidades étnicas que aspiren a integrar el Senado de la República, deberán haber ejercido un cargo de autoridad tradicional en su respectiva comunidad o haber sido líder de una organización étnica, calidad que se acreditará mediante certificado de la respectiva organización, refrendado por el Ministro del Interior".

Artículo 2°. Este Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.



EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables miembros de la Cámara de Representantes:

En mi calidad de Representante a la Cámara por el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, me permito presentar a la consideración del Congreso de la República, en tanto que constituyente secundario o delegado, este proyecto de Acto Legislativo, *por medio del cual se modifica la integración del Senado de la República.*

Esta exposición de motivos divide su exposición en cuatro partes, a saber: introducción, contenido, conveniencia y constitucionalidad.

1. INTRODUCCION

En un Estado democrático y liberal, los parlamentos representan al pueblo. De allí que el tamaño y la forma de elección de los congresistas debe ser adecuados a la realidad nacional. No existen en este punto fórmulas mágicas o universales sino que cada país debe escoger el tamaño y tipo de congreso que requiere, de conformidad con sus especificidades.

Para el caso colombiano, el Congreso de la República es bicameral. La denominada cámara alta es el Senado de la República. Hoy tenemos allí 102 senadores, de los cuales 100 se eligen en circunscripción nacional y los 2 restantes en circunscripción especial indígena. La fórmula, introducida por el constituyente de 1991, representa un avance respecto de la Constitución de 1886, que

invisibilizaba a los indígenas. Pero esa fórmula se quedó hoy corta, porque las exclusiones relacionadas con la subrepresentación persisten, y es necesario entrar ahora a combatirlas, como aquí se hace.

2. CONTENIDO

El Acto Legislativo dice así:

Artículo 1º. El artículo 171 de la Constitución Política quedará así:

"**Artículo 171.** El Senado de la República estará integrado por ciento siete (107) miembros, elegidos así:

a) Cien (100) senadores serán elegidos en circunscripción nacional;

b) Tres (3) senadores serán elegidos en circunscripción nacional especial por comunidades indígenas;

c) Dos (2) senadores serán elegidos en circunscripción nacional especial por comunidades negras;

d) Un (1) senador será elegido en circunscripción nacional especial por la comunidad raizal de San Andrés, Providencia y Santa Catalina;

e) Un (1) senador será elegido en circunscripción internacional, por los ciudadanos residentes en el exterior, en la cual sólo se contabilizarán los votos depositados fuera del territorio nacional.

La circunscripción especial para la elección de senadores por las comunidades indígenas y negras se regirá por el sistema de cuociente electoral.

Los seis representantes de las comunidades étnicas que aspiren a integrar el Senado de la República, deberán haber ejercido un cargo de autoridad tradicional en su respectiva comunidad o haber sido líder de una organización étnica, calidad que se acreditará mediante certificado de la respectiva organización, refrendado por el Ministro del Interior".

Como se advierte, este proyecto introducen los siguientes cambios:

1. Se aumenta el número de Senadores de la República, pasando de 102 a 107 miembros

El número cien para la circunscripción nacional es un número cerrado y simbólico, de tradición en algunos antiguos cuerpos colegiados europeos. Y los 7 Senadores adicionales serían para las minorías, como acción afirmativa, en desarrollo del principio de igualdad (artículo 13 CN).

2. Se incrementa la representación de los indígenas en el Senado

La representación indígena pasaría de dos a tres senadores. Ello es consecuente con la población nacional, de la cual cerca del 3% del total es indígena. Igualmente ello propiciaría una mayor representación de la diversidad étnica, ya que Colombia tiene 81 grupos étnicos que hablan 14 lenguas diferentes y cerca de 64 dialectos.

3. Se introduce la representación de las comunidades negras en el Senado

Hoy en día las comunidades negras, también llamadas afrocolombianas o afrodescendientes, tienen dos asientos en la Cámara de Representantes pero ninguno en el Senado. Como en el caso de los raizales, en el Senado estas comunidades están, más que subrepresentadas, silenciadas. Ellas representan además un porcentaje muy importante de la población, que amerita también una acción afirmativa, de conformidad con el principio de igualdad.

4. Se introduce la representación de los raizales en el Senado

En la actualidad los raizales no tienen representación en el Senado de la República. Tienen, sí, dos curules en la Cámara de Representantes. Más que una subrepresentación en el Congreso como un todo, lo que hay es un silenciamiento absoluto de los raizales en la Cámara alta, la cual se ocupa de algunas materias exclusivas, de la mayor importancia. Para poner un ejemplo, los raizales nunca participan en elección de Procurador General o de Magistrados de la Corte Constitucional ni en las demás materias que enumera el artículo 173 de la Carta Política. Es por ello que se justifica esta reforma, para hacerle justicia a un pueblo que enriquece la diversidad cultural del país.

5. Se introduce la representación en el Senado de los colombianos residentes en el exterior

Como en el caso anterior, los colombianos residentes en el exterior tienen actualmente representación en la Cámara pero no en el Senado. Ahora bien, después de la expedición de la Constitución de 1991 han emigrado al exterior casi tres millones (3.000.000) de colombianos, cerca del 7% de la población nacional. Y la tendencia, con la globalización, tiende a seguir creciendo. Esos compatriotas en el exterior tienen también derecho a ser representados en el Senado. De hecho tiene más sentido que estos connacionales tengan presencia en el Senado que en la Cámara, pues aquel es nacional y esta es territorial.

3. CONVENIENCIA

Es conveniente modificar la integración del Senado, para permitir la representación en esta Cámara Legislativa de grupos poblacionales que hoy están excluidos en unos casos

–negritudes, raizales y colombianos residentes en el exterior– o subrepresentados en otros –los indígenas–.

Por el Senado de la República pasan unos temas que no llegan a la Cámara de Representantes, como se anotó. Por consiguiente importantes regiones y grupos poblacionales del país no participan en estos debates. Son silenciados, invisibilizados, discriminados. El proyecto de Acto Legislativo busca solucionar esta injusticia.

4. CONSTITUCIONALIDAD

Se trata de un proyecto de Acto Legislativo, cuya iniciativa corresponde al parlamento, de manera que formalmente este proyecto es conforme con la Constitución.

Ya sobre el fondo, el proyecto plantea una reforma constitucional puntual, no integral, ni cambio de régimen, mediante la modificación de la integración del Senado, de manera que, también desde este punto de vista, el proyecto tiene sustento.

Honorables Representantes a la Cámara, tenemos el compromiso histórico de entrar a fortalecer el Senado con una mayor respresentación de comunidades marginadas y vulnerables. Saquemos adelante este proyecto de Acto Legislativo. No podemos estar por debajo de nuestro deber ético e histórico.

De los honorables Representantes,

El Representante a la Cámara

Alberto Gordon May.



CAMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría General

Secretaría General

(Arts. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 7 de septiembre del año 2009 ha sido presentado en este Despacho el Acto Legislativo número 155, con su correspondiente Exposición de Motivos. Por los honorables Representante *Alberto Gordon May, María Isabel Urrutia* y otros.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 207 DE 2009 CAMARA

por medio de la cual se adoptan medidas para las motocicletas y se dictan otras disposiciones.

El congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto adoptar medidas relacionadas con las motocicletas, su tránsito y con la seguridad vial en el territorio nacional.

Artículo 2º. *Licencia de conducción para motociclistas. Requisitos.*

Podrá obtener licencia de conducción para conducir motocicleta de hasta 125 cc de cilindrada, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener 18 años de edad cumplidos.

3. Presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística legalmente autorizado y aprobar un examen teórico y práctico de conducción para este tipo de vehículos que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.

4. Presentar Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte de conformidad con la reglamentación expedida.

Podrá obtener Licencia de conducción para conducir motocicleta de más de 125 cc de cilindrada, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos.

1. Saber leer y escribir.

2. Tener mínimo 19 años de edad cumplidos.

3. Contar como mínimo con un año de antigüedad como titular de la categoría de licencia de conducción para conducir motocicleta de hasta 125 cc de cilindrada.

4. Aprobar un examen teórico y práctico de conducción para este tipo de vehículos que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.

5. Presentar Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte de conformidad con la reglamentación expedida.

Artículo 3º. *Vigencia de la licencia de conducción para motocicletas.* Las licencias de conducción para motocicletas tendrán una vigencia indefinida. No obstante, cada tres (3) años, el titular de la licencia deberá refrendarla, para lo cual se practicará un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, que permitirá establecer que se mantienen las aptitudes requeridas para conducir y deberá aprobar un examen teórico y práctico de conducción de actualización para este tipo de vehículos que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Las licencias de conducción para motocicletas que tengan tres (3) años o más de expedición a la fecha de hacer la renovación de que trata el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, de acuerdo a la programación que para el efecto se haya expedido, deberán refrendarse por primera vez en la misma fecha en que sea renovada. En los demás casos la primera refrendación se hará exigible, una vez se cumplan los tres (3) años contados desde su expedición.

Artículo 4º. *Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002.* El cual quedará así:

Artículo 94. *Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.* Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

a) Los conductores de bicicletas y triciclos deben transitar por las rutas especiales reservadas para ello cuando las haya o por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla cuando no existan las especiales y nunca utilizar las vías destinadas exclusivamente para el servicio de transporte terrestre masivo de pasajeros, ni vías de alta velocidad como autopistas y arterias**;**

b) Los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 a 80 del presente Código;

c) Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro;

d) No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario;

e) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben circular en las vías públicas permitidas y, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello;

f) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad;

g) No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar;

h) Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir prendas reflectivas que permitan mejorar la visibilidad de las personas. En el caso de las motocicletas, motociclos y mototriciclos, la prenda reflectiva deberá llevar el número de placa del vehículo en el que transite con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

i) Los conductores y los acompañantes cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad reglamentario, específico según el vehículo que se esté utilizando, de la talla adecuada y debidamente abrochado sujeto a la barbilla.

j) Los conductores y acompañantes de motocicletas deberán además usar los siguientes elementos de seguridad: Protección ocular, la que podrá consistir en anteojos o ser parte integrante del casco; guantes de material resistente al roce que cubran la mano completa, incluyendo los dedos; calzado cerrado que cubra el pie, con suela antideslizante; y ropa que cubra totalmente piernas y brazos, preferentemente de material resistente al roce al circular en vías con velocidad superior o igual a 80 Km./h.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte, expedirá el reglamento técnico que contenga las características y especificaciones técnicas y de seguridad de las prendas reflectivas y de los cascos, que serán de obligatorio cumplimiento en todo el territorio nacional.

Los fabricantes, importadores o comercializadores de los cascos y prendas reflectivas sometidos a los requisitos que establezca el reglamento técnico expedido por el Ministerio de Transporte, elaborado de conformidad con las normas aplicables al Subsistema Nacional de la Calidad y los acuerdos internacionales de comercio ratificados por Colombia en materia de obstáculos técnicos al comercio, deberán demostrar su cumplimiento a través de un certificado de conformidad establecido en el reglamento técnico, so pena de ser sancionados por la Superintendencia de Industria y Comercio por su incumplimiento.

Artículo 5º. *De los acompañantes o parrilleros.* Queda prohibido en todo el territorio nacional el transporte en motocicleta de acompañante o parrillero menor de 10 años y mujeres embarazadas. Cuando el acompañante o parrillero sea menor de edad, es decir mayor o igual a los 10 años y menor a los 18, solo se autoriza su transporte cuando el conductor de la motocicleta sea el padre o madre del mismo o aquel que ostente su patria potestad o custodia.

En las motocicletas destinadas al reparto domiciliario de productos no podrá transportarse acompañante o parrillero, mientras se encuentren ejerciendo tal actividad o estén acondicionadas para ello.

En todo caso, queda prohibido en todo el territorio nacional, el transporte en motocicleta de acompañante o parrillero que no esté en condiciones físicas y psíquicas para sostenerse con seguridad en el vehículo en movimiento. El acompañante o parrillero deberá alcanzar los reposapiés de la motocicleta y deberá poder sostenerse por sí mismo sobre la misma.

Artículo 6º. *Condiciones especiales.* La autoridad de tránsito competente en su respectiva jurisdicción en circunstancias excepcionales que atenten contra la alteración del orden público o se ponga en riesgo la integridad de los derechos fundamentales de la ciudadanía o por razones de interés público, podrá prohibir el tránsito de motocicletas con acompañante o parrillero y/o restringir el uso de la infraestructura vial en zonas y/o en horarios especiales para este tipo de vehículos.

La autoridad municipal o distrital que verifique que en su municipio o distrito se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad y por períodos inferiores o iguales a un año, so pena de incurrir en causal de mala conducta .

Artículo 7º. *Condiciones especiales del conductor y de motocicletas destinadas al reparto domiciliario de productos.* Las motocicletas destinadas al reparto domiciliario de productos podrán ser de propiedad de la persona natural o jurídica para la cual efectúan dicho reparto domiciliario, o de propiedad del conductor de la misma.

El conductor y la motocicleta para el reparto domiciliario de productos, deberán inscribirse ante la autoridad de tránsito de la jurisdicción en la que realizará el reparto, previa certificación del cumplimiento por parte del conductor, de la norma de competencia laboral que para su actividad establezcan el Servicio Nacional de Aprendizaje Sena en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Las Condiciones, plazos y transiciones para que los conductores de estas motocicletas acrediten la Certificación a que se refiere el inciso anterior, al igual que las condiciones especiales de la motocicleta, implementos de seguridad y para la inscripción en el registro para uso de reparto domiciliario, las establecerá reglamentariamente el Ministerio de Transporte.

Artículo 8º. *Cumplimiento, control y vigilancia.*

Adiciónese el literal f) al artículo 2º de la Ley 232 de diciembre 26 de 1995 así:

"f) Para aquellos establecimientos para los cuales se efectúe reparto domiciliario de sus productos en vehículos motocicleta, se les exigirá verificar el cumplimiento de la certificación de la competencia

laboral del conductor de la moto y el cumplimiento de las condiciones especiales de la motocicleta, implementos de seguridad y la inscripción, reglamentariamente establecidos por el Ministerio de Transporte".

Corresponde al alcalde, a quien haga sus veces, o al funcionario que reciba la delegación, actuar con los establecimientos que no cumplan con los requisitos establecidos, siguiendo el procedimiento señalado en el artículo 4º de la Ley 232 de 1995 o aquella que la modifique o sustituya.

Artículo 9 º. *Sanciones.*

Adiciónese al literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 las siguientes infracciones:

B (…) Conducir una motocicleta sin que el y/o su acompañante cumplan con los elementos de seguridad establecidos: Protección ocular; guantes de material resistente al roce que cubran la mano completa, incluyendo los dedos; calzado cerrado que cubra el pie, con suela antideslizante; y, ropa que cubra totalmente piernas y brazos, preferentemente de material resistente al roce al circular en vías con velocidad superior o igual a 80 Km./h.

B (…) Transportar en motocicleta acompañante o parrillero menor de 10 años o mujeres embarazadas.

B (…) Transportar en motocicleta acompañante o parrillero con edad mayor o igual a los 10 años y menor a los 18, cuando el conductor no sea el padre o madre de este o aquel que ostente su patria potestad o custodia.

B (…) Transportar acompañante o parrillero en motocicleta destinada al reparto domiciliario de productos mientras se encuentre ejerciendo tal actividad o esté acondicionada para ello.

B (…) Transportar en motocicleta acompañante o parrillero que no esté en condiciones físicas y psíquicas para sostenerse con seguridad en el vehículo en movimiento, o que no alcance los reposapiés de la motocicleta o no pueda sostenerse por sí mismo sobre la misma.

Adiciónese al Literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 las siguientes infracciones así:

C (…) Conducir motocicleta sin que el y/o el acompañante estén utilizado debidamente el casco de seguridad y/o la prenda reflectiva reglamentariamente establecidos, además de la inmovilización del vehículo hasta que se subsane la ausencia de estos elementos de seguridad._

C (…) Conducir motocicleta acarreando reparto domiciliario de productos sin cumplir con las condiciones especiales de la motocicleta, implementos de seguridad y/o la inscripción en el registro para uso de reparto domiciliario reglamentariamente establecidos por el Ministerio de Transporte.

Adiciónese al Literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 las siguientes infracciones así:

D (…) Conducir una motocicleta llevando acompañante o parrillero existiendo prohibición o restricción para ello, además el vehículo será inmovilizado por el término de cinco (5) días por primera vez, por veinte días (20) días cuando la infracción se cometa por segunda vez dentro del mismo año contado desde la ocurrencia del primer evento y por cuarenta (40) días cuando la infracción se cometa por tercera vez dentro del mismo año contado desde la ocurrencia del primer evento. Lo anterior sin perjuicio de la suspensión de la licencia de conducción por un término de seis (6) meses cuando la infracción se cometa por segunda vez dentro del mismo año contado desde la ocurrencia del primer evento y de la cancelación de la misma cuando la infracción se cometa por tercera vez, dentro del mismo año contado desde la ocurrencia del primer evento.

El conductor de motocicleta infractor de las normas de tránsito, además de las sanciones previstas en la Ley 769 de 2002, deberá en todos los casos adelantar un curso sobre las normas de tránsito de mínimo tres (3) horas en un Centro Integral de Atención.

Pasados tres (3) años de cancelada la licencia, el conductor podrá obtener el documento previo al cumplimiento de los requisitos establecidos para adquirirla por primera vez.

Artículo 10. *Seguridad vial.* El Ministerio de Transporte incluirá en el Plan Nacional de Seguridad Vial de que trata el parágrafo 1º del artículo 4º de la Ley 769 de 2002, un capítulo específico que promueva campañas especiales de formación a los conductores de motocicletas y campañas de concientización dirigidas a conductores de motocicletas y de otros tipos de vehículos automotores sobre prácticas de riesgo y convivencia entre ambas categorías.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito en su jurisdicción y elaborarán el Plan de Movilidad integral que entre otras contenga de manera específica condiciones y estrategias especiales para definir el uso de la infraestructura de su jurisdicción y estrategias para reducir la siniestralidad, en relación con las motocicletas teniendo en cuenta su nivel de vulnerabilidad y necesidad de protección gubernamental, así como la aplicación integral del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 11. *Comercialización de motocicletas.* A partir de la vigencia de la presente Ley las personas naturales o jurídicas que comercialicen motocicletas nuevas deberán venderlas al público incluyendo como parte del equipo mismo un casco que cumpla los requisitos que establezca el reglamento técnico expedido por el Ministerio de Transporte, para lo cual deberá requerir de los fabricantes, importadores o comercializadores de los mismos demostrar su cumplimiento a través del certificado de conformidad establecido en el reglamento técnico de que trata el parágrafo del artículo 4º de la presente ley.

Las personas naturales o jurídicas que vendan la motocicleta sin incluir como parte del equipo mismo un casco, que cumpla las condiciones reglamentarias establecidas por el Ministerio de Transporte, serán multadas con el equivalente a treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes. La autoridad competente para imponer este tipo de sanción serán los alcaldes municipales en el ámbito de su jurisdicción.

Artículo 12º. *De la regulación.* Por razones de Interés público, seguridad o salud pública, el Gobierno Nacional podrá regular el ingreso de vehículos automotores motocicleta al parque automotor nacional.

Artículo 13. *Vehículos gravados.* A partir de la entrada en vigencia de la presente ley todos los vehículos tipo motocicleta quedan gravados con el impuesto de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, eliminándose entonces la excepción consagrada en el artículo 141 de la misma ley para las motocicletas con motor hasta de 125 cc de cilindrada.

Artículo 14. *De los recursos del Soat para Prevención Vial Nacional.* Los recursos del SOAT que administra el Fondo de Prevención Vial, serán destinados prioritariamente a los actores de vía que presenten mayor índice de accidentalidad. El Ministro de Transporte o su delegado harán parte del Consejo de Administración del Fondo de Prevención Vial y tendrán voz y voto en las decisiones que se tomen.

Artículo 15. *Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -Soat.* El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte reglamentariamente establecerán mecanismos de transición para que de manera gradual y en el término máximo de cinco años, contados a partir de la fecha de la entrada en vigencia de esta ley, se eliminen los subsidios cruzados entre las motocicletas y los vehículos particulares, vigentes en la estructura tarifaria actual del Seguro.

En todo caso, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley las tarifas que se establezcan como costo del seguro Soat deberán cubrir el costo del riesgo asegurado.

Artículo 16. *Cobro de peaje.* A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, todos los vehículos tipo motocicleta pagarán peaje. La tarifa será fijada por el Ministerio de Transporte, la cual será equivalente al veinticinco por ciento (25%) del menor valor que paguen los vehículos de categoría 1, para las vías a cargo de la nación, calculada de acuerdo con lo establecido en la ley 105 de 1993.

Artículo 17. *Destino de los recursos del peaje.* Los dineros recaudados por concepto del peaje de las motocicletas serán administrados en todos los casos por el Ministerio de Transporte y se destinarán para el mejoramiento, mantenimiento y señalización de la red vial secundaria y terciaria; la construcción de infraestructura para motocicletas, estudios y programas de seguridad activa y pasiva para las motos y programas de seguridad vial nacional.

Parágrafo. En ningún caso los recursos obtenidos por el concepto de peajes de las motocicletas hacen parte de la estructura financiera de las concesiones viales.

Artículo 18. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, modifica el literal b) del artículo 1º de la Ley 787 de 2002, por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, eliminando la excepción para las motocicletas allí estipulada, modifica los artículos 141 de la Ley 488 de 1998 y 94 de la Ley 769 de 2002; adiciona los artículos: 22 de la Ley 105 de 1993 en lo relativo a la destinación de los recursos del peaje por motocicletas, 9 del Decreto 3990 de 2007 en cuanto a la destinación de los recursos del Soat, 44 de la Ley 795 de 2003, y el artículo 2º de la Ley 232 de diciembre 26 de 1995; y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El Ministro de Transporte,

Andrés Uriel Gallego Henao,

EXPOSICION DE MOTIVOS

De acuerdo con los informes del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia[1], el accidente de tránsito es la segunda causa de muerte violenta en nuestro país.

En Colombia el balance de muertes por accidentes de tránsito en el 2008 ascienden a 5.670 y el número de lesionados a 45.888, que representan un incremento de 28 casos, 0,5%, con respecto al número de muertos por accidentes de tránsito ocurridos en el 2007 (5642), y un incremento en 1186 casos que representan el 2% más en el número de lesionados que en el 2007 (44.702). La tasa de muertos y lesionados por cada 100.000 habitantes en accidentes de tránsito, se ubica en 12,8 muertes por 100.000 habitantes y en 103 lesionados por 100.000 habitantes.[2]

Para el mismo año 2008, los accidentes de tránsito exponen de manera importante a la población joven y económicamente productiva del país, se resalta la participación por muerte de hombres entre los 25 y los 30 años registrando una tasa de 35 hombres muertos por cada 100.000 habitantes (tres veces la tasa nacional), sin que deje de enfatizarse la fragilidad de los mayores que cruzando los 65 años y hasta más de ochenta presentan una tasa que crece de 31 a 56 muertes en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes. Para las mujeres mayores de 65 años la tasa de muertos oscila entre 10 y 17 muertes por cada 100.000 habitantes, siendo el rango de edad de los 75 a los 79 años el que presenta las tasas más altas en este género, 17 muertes por cada 100.000 habitantes. [3]

En cuanto a los lesionados la tasa por cada 100.000 habitantes, en hombres y mujeres es más alta para los rangos de edad entre los 25 y los 29 años, 233 en hombres y 105 en mujeres; repitiéndose el pico para las edades comprendidas entre los 60 y los 80 años que alcanzan una tasa cercana a 600 lesionados por cada 100.000 habitantes, tanto para hombres como para mujeres. [4]

Ahora bien para el caso específico de las Motocicletas tenemos que:

Las estadísticas de accidentalidad vial contenidas en el libro Forensis para el 2007, en el escenario donde fue posible identificar la condición de la víctima, dan cuenta de un número total de 5.082 muertes por accidentes de tránsito de los cuales un muy significativo porcentaje, el 35%, es decir, 1824 decesos, corresponden a motociclistas; y 46%, es decir 17.601, de un total de 38.771 lesionados, pertenecen también a motociclistas. Además, vale la pena destacar que de los 1824 motociclistas muertos, el 21% corres-

1 Libro Forensis 2007 "Datos Para la Vida" – Instituto De Medicina Legal y Ciencias Forenses.
2 Libro Forensis 2008.
3 Libro Forensis 2008.
4 Libro Forensis 2008.

pondían a parrilleros o acompañantes y 27% de los lesionados compartían esta misma situación.[5]

Entonces, de las 43.853 víctimas, entre muertos y lesionados en el escenario donde fue posible identificar su condición, en accidentes de tránsito durante el año 2007, segunda causa de muerte en Colombia, cerca del 44 % (19.425) corresponden a accidentes que involucraron al menos a un motociclista.

Para el año 2008 murieron 2.082 motociclistas y 19.508 resultaron heridos, esto implica un incremento cercano al 14% y 11% en las víctimas fatales y no fatales respectivamente en comparación con el 2007. El 17% de los motociclistas muertos y 22% de los lesionados en el 2008 correspondieron a la condición de parrilleros o acompañantes. En relación con la edad, para el 2008, 32 motociclistas muertos contaban con 65 años y más, 57 tenían una edad mayor a 60 años y 139 eran menores de 18 años.[6]

"Está *bien documentada la vulnerabilidad sobre todo en calidad de conductor de cualquier tipo de vehículo en los extremos de la vida. En los muy jóvenes la falta de experiencia para la medición del riesgo, la inmadurez psicológica y social entre otros justifica que se exija cada vez a una mayor edad para otorgar permisos de conducción. En los mayores de 65 años la pérdida de habilidades propias del envejecimiento requiere que se establezca un límite en el ciclo vital hasta el cual se permita conducir."* [7]

Ahora bien de una muestra de 678 alcoholemias, correspondientes al 44% de las muertes por accidentes de tránsito en la regional Bogotá y Noroccidente con sede en Medellín, 65% de los casos resultaron negativas y 28% con alcoholemias superiores a 40mg/dl, siendo la mayor proporción de alcoholemias positivas, el 42%, la correspondiente a los motociclistas y 41% a los peatones. [8]

Señala el informe Forensis 2008 que si bien la tendencia epidemiológica de los accidentes de tránsito ubica a los peatones en la víctima mayoritaria año tras año, en relación con el tipo de vehículo involucrado en los accidentes de tránsito resulta llamativo cómo el 13% de los peatones lesionados o fallecidos en accidentes de tránsito, fueron atropellados por motocicleta. Concluyendo que "*los motociclistas están cumpliendo un doble papel protagónico en la dinámica del accidente uno como víctima y otro como causante*".[9]

Haciendo una revisión de las cifras entre los años 1998 a 2008, mostradas en los siguientes cuadros, elaborados con base en cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, tenemos:

Muertes **				
	TOTAL	Motociclistas	% participación	% Variación anual
1998	7595	1738	22,9	
1999	7026	1590	22,6	-8,5
2000	6551	1410	21,5	-11,3
2001	6346	1359	21,4	-3,6
2002	6063	1139	18,8	-16,2
2003	5632	1202	21,3	5,5
2004	5483	1334	24,3	11,0
2005	5418	1308	24,1	-1,9
2006	5486	1648	30,0	26,0
2007	5082	1824	35,9	10,7
2008	5670	2082	36,7	14,1

Lesionados**				
	TOTAL	Motociclistas	% participación	% Variación anual
1998	52965	15255	28,8	
1999	52346	14763	28,2	-3,2
2000	51458	13848	26,9	-6,2
2001	47148	12444	26,4	-10,1
2002	42837	10639	24,8	-14,5
2003	36743	8074	22,0	-24,1
2004	35914	11516	32,1	42,6
2005	34660	12374	35,7	7,5
2006	35597	14731	41,4	19,0
2007	38771	17601	45,4	19,5
2008	45888	19508	42,5	10,8

Tasa /100.000 Motos			
	No. Motos*	Muertes	Lesionados
1998	900733	193	1694
1999	960463	166	1537
2000	1001061	141	1383
2001	1041201	131	1195
2002	1084184	105	981
2003	1145707	105	705
2004	1229930	108	936
2005	1387485	94	892
2006	1714018	96	859
2007	2075334	88	848
2008	2489244	84	784

*Fuente RNA Ministerio de Transporte

** Fuente FORENSIS Instituto Nacional de Medicina Legal

Encontramos que si bien la tasa de motociclistas muertos y la de lesionados por cada cien mil vehículos motocicletas, presentaron descenso entre los años 1998 a 2003, con leve incremento en el 2004, y un leve descenso entre el 2005 y el 2008 mas tendiendo a permanecer constante, lo que plantea como interrogante si realmente se está produciendo impacto con las múltiples campañas de prevención que se han adelantado, teniendo en cuenta además que si bien el número total de muertos y lesionados por accidentes de tránsito, año a año hasta 2007 mostró una leve disminución y un incremento para el 2008, continua con la predisposición según la cual el porcentaje de participación de los motociclistas muertos y los heridos en ese total de muertes y lesionados por accidentes de tránsito continúa ascendiendo, manteniendo en el tiempo la tendencia de alta vulnerabilidad de este tipo de usuarios de vehículo.

En cuanto a las cifras correspondientes al Soat durante el año 2007, según la información suministrada

5 Forensis 2007.
6 Libro Forensis 2008
7 Forensis 2008 página 229.
8 Libro Forensis 2008
9 Forensis 2008 pag 230.

por las compañías de seguros del ramo[10], se presentaron reclamaciones por 4.363 personas fallecidas como consecuencia de un accidente de tránsito, de los cuales el 49,6%, 2.165, se relacionaran al menos con una moto involucrada en el evento. Respecto de las reclamaciones por incapacidades permanentes[11], es decir de aquellas personas que hubieren perdido 50% a más de su capacidad laboral, se presentaron 373 reclamaciones al Soat, en las cuales el tipo de vehículo con mayor participación en los accidentes de tránsito reclamados, el 64%, 238 casos, estuvo relacionado con al menos una motocicleta.

Para el caso específico de las discapacidades, según el informe estadístico del Instituto Nacional de Medicina Legal "Muertes de Motociclistas Bogotá 2003-2007", se evidencia que estas se derivan en un muy alto porcentaje de traumas craneanos 30%, y lesiones como politraumatismos 64%, trauma de abdomen 4%, y trauma de cuello o miembros 2%, posiblemente atribuibles al no uso de dispositivos de seguridad, fundamentalmente el casco.[12]

En cuanto al número de vehículos motocicletas en el territorio nacional se tiene que, la sumatoria de la producción más la importación de motocicletas en Colombia, pasó de 152.214 unidades en el 2004 (150.943 nacionales y 12.371 importadas) a 526.265 en el 2007 (448.556 nacionales y 77.709 importadas)[13], lo que representa un incremento en la producción e importación del parque automotor de motocicletas del 245% en tres años. Si se toman las cifras del número de motocicletas registradas en el Registro Nacional Automotor, desde 1998 y hasta 2008, es notoria la aceleración en el crecimiento del número de motocicletas a partir del año 2004 que pasó de un 6,63 % entre 1998 y 1999, y del 5,67 % entre 2002 y 2003, al 7,35 % entre 2003 y 2004 para llegar a un incremento del 21,08% entre el 2006 y el 2007 y del 20% para el 2008.

	No. Motos*	Incremento anual	% incremento
1998	900733		
1999	960463	59730	6,6
2000	1001061	40598	4,2
2001	1041201	40140	4,0
2002	1084184	42983	4,1
2003	1145707	61523	5,7
2004	1229930	84223	7,4
2005	1387485	157555	12,8
2006	1714018	326533	23,5
2007	2075334	361316	21,1
2008	2489244	413910	19,9

* RNA – Ministerio de Transporte

A manera de ilustración a cerca de la percepción de la situación en los diferentes documentos que se preocupan por la accidentalidad en Colombia, y de los diferentes informes de accidentalidad vial en el país, consideramos importante resaltar unas frases textuales, que parecieran resumir la situación de las motocicletas en términos de accidentalidad y movilidad así:

"*En resumen los motociclistas son un problema en claro aumento y se ven cada vez más involucrados en accidentes de importante gravedad.*

El bajo costo proporcional de este tipo de vehículos, la entrega de los mismos por parte de los concesionarios sin mayores exigencias aptitudinales para su conducción, los mínimos controles en su movilización y la reiterada trasgresión de las normas por parte de estos usuarios, están generando importantes problemas de movilidad de grandes ciudades, cuya manifestación más extrema son los incrementos de accidentalidad."[14]

"*Los accidentes de tránsito, que involucran motos son un problema específico dentro de la mortalidad y morbilidad global relacionada con el tránsito (...).*

Los accidentes de tránsito, que involucran, este tipo de vehículo, se están posicionando como una importante problemática específica dentro de la mortalidad y morbilidad global relacionada con el tránsito (...).

La dinámica de la accidentalidad de motociclistas, probablemente se deriva del aumento en la intensidad de exposición, es decir, del aumento significativo de la circulación de estos vehículos. (...).

El comportamiento epidemiológico del accidente de tránsito, exige la implementación de medidas de prevención e intervención, orientadas a disminuir el riesgo de exposición, en este sentido las medidas de orden restrictivo son una interesante alternativa. (...).

El incremento sostenido en la mortalidad de conductores y pasajeros de motocicletas, exige la implementación de políticas de prevención e intervención, orientadas a disminuir el riesgo de exposición.

En este sentido, las medidas de orden restrictivo como: el transporte de parrilleros, la prohibición de tránsito por avenidas con ciertas características de diseño en horarios donde se supone un incremento global del flujo vehicular, o separar la circulación en la misma dirección de los automóviles y las motos, finalmente, "limitar el cilindraje de las motocicletas que pueden conducir los principiantes"[15], *pueden ser efectivas (...)"*[16].

"Deben activarse con mayor fuerza las alarmas frente a la problemática de las motocicletas y los conductores de este tipo de vehículos. Su participación como víctima y causante de la accidentalidad de

10 Revista Fasecolda, edición número 127 artículo: Accidentes de Tránsito se Materializan, Ricardo Gaviria Fajardo, Nathaly Chipateuca, páginas 46 a 50.

11 Artículo 38 de la Ley 100 de 1993 "se considera inválida la persona que por cualquier causa de origen no profesional, no provocada intencionalmente, hubiere perdido 50% a más de su capacidad laboral.

12 Rutledege R, STutts J. The association of helmet use with the outcome of motorcycle crash injury when controlling for crash/injury severi. Accid. Anal and Prev. 1993 pág. 35.

13 El Sector Automotor Colombiano- Manual estadístico 28, Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes.

14 Forensis 2007 – Datos para la vida, muertes y lesiones por accidente de tránsito Colombia, 2007 Página 215. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

15 Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial, Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Washington 2004.

16 Instituto Nacional de Medicina Legal - Muertes de Motociclistas Bogotá 2003-2007, Luz Janeth Forero M., Adriana Martínez, John Jairo Medina.

tránsito es preocupante, sin que las medidas adoptadas tengan contundencia. En primera instancia, el volumen creciente de este medio de transporte en los grandes centros urbanos, requiere la segregación de su tránsito, el establecimiento de mayor número de controles, la restricción al transporte de otros pasajeros o de su tránsito nocturno, tampoco se debe permitir el uso de las mismas como vehículo de carga. Además, es necesario ir más allá del uso del casco y del chaleco como elementos de seguridad y protección e incorporar en la indumentaria vestido y calzado adecuados y aumentar las exigencias en las habilidades de conducción de motos para permitir la compra de las mismas o la expedición de su permiso de conducción."[17]

La problemática planteada, las estadísticas citadas, el mayor número de vehículos en el tránsito cada día y la vulnerabilidad y fragilidad de las motocicletas en caso de un accidente, obligan al compromiso de todos los estamentos públicos y privados para generar acciones e implementar políticas preventivas y correctivas orientadas a disminuir el riesgo de exposición de los motociclistas, buscando con ello la reducción significativa de los índices de accidentalidad que hoy se presentan.

La propuesta contenida en el presente proyecto de ley tiene por objeto adoptar medidas relacionadas con las motocicletas, su tránsito y con la seguridad vial en el territorio nacional, dotando a los Gobiernos Nacional y Territoriales de las herramientas jurídicas y recursos económicos para desarrollar programas encaminados a la prevención y reducción de accidentalidad y siniestralidad en accidentes de tránsito, en la cual se ve inmersa esta clase de vehículos. A nivel Nacional, a través del Plan Nacional de Seguridad Vial promoviendo campañas especiales de formación a los conductores de motocicletas y campañas de concientización dirigidas a conductores de motocicletas y de otros tipos de vehículos automotores sobre prácticas de riesgo y convivencia entre ambas categorías, combinado con acciones a nivel territorial a través de las alcaldías, quienes deben tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito en su jurisdicción y elaborarán el Plan de Movilidad integral que entre otras contenga de manera específica condiciones y estrategias especiales para definir el uso de la infraestructura de su jurisdicción y estrategias para reducir la siniestralidad, en relación con las motocicletas, así como la aplicación integral del Plan Nacional de Seguridad Vial.

El Gobierno Nacional ha estructurado el presente proyecto el cual contempla básicamente los siguientes aspectos:

• Creación y mantenimiento de una cultura orientada a la seguridad vial, tanto para los aspectos relacionados con las motocicletas, como para su sana convivencia en la vía con otros tipos de vehículos automotores.

Se ha considerado importante aumentar los niveles de exigencia para la conducción de motocicletas, mediante la acreditación de experiencia y habilidad, como requisitos fundamentales para obtener la licencia de conducción. En este sentido se pretende mejorar la preparación de los aspirantes a obtener la licencia de conducción para motocicletas, se modifican las condiciones estableciendo en la mayoría de edad, 18 años, la edad mínima para obtener por primera vez licencia para conducir motocicletas de hasta 125 CC y, además de asistir a un centro de enseñanza automovilística para alcanzar un certificado de aptitud en conducción, el aspirante deberá presentar y aprobar un examen teórico y práctico realizado por el organismo de tránsito. Cuando la aspiración sea la de conducir una motocicleta de más de 125 cc, la edad mínima se eleva a 19 años y se establece como prerrequisito demostrar que cuenta como mínimo con un año de antigüedad como titular de la licencia de la categoría de hasta 125 cc e igualmente deberá presentar y aprobar un examen teórico y práctico en el organismo de tránsito. Para ambas categorías deberá demostrar aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conducir a través de Certificado expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores.

Otro aspecto también relacionado con la creación y mantenimiento de una cultura hacia la seguridad vial, tiene que ver con la obligación de refrendar cada tres años la licencia de conducción para las motocicletas, refrendación que permitirá establecer que el conductor conserva las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz requeridas para conducir este tipo de vehículos y sus conocimientos teórico prácticos se encuentran actualizados en términos de seguridad vial. Quienes hoy ya cuentan con la Licencia de Conducción, deberán efectuar también esa refrendación, lo que permitirá a las autoridades acortar la baja preparación de los conductores actuales, que pareciera ser una parte importante de la "impericia" que determina la participación de este tipo de conductores y vehículos en la accidentalidad vial nacional.

En el mismo sentido se establece en que el conductor de motocicleta infractor de las normas de tránsito, además de las sanciones previstas en la Ley 769 de 2002 y las que adiciona esta ley en trámite, deberá en todos los casos adelantar un curso sobre las normas de tránsito de mínimo tres (3) horas en un Centro Integral de Atención.

Se confirman y organizan importantes reglas de comportamiento para los conductores de motocicletas, ratificando lo establecido en la reciente Ley 1239 del 25 de julio de 2008, en el sentido de que los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos deben transitar ocupando un carril, observando las mismas normas que rigen la circulación de todos los demás vehículos automotores y se deja explícitamente estipulado que estos conductores deberán observar el cumplimiento de lo dispuesto de manera expresa para la "conducción de vehículos" en los artículos 60 al 80 de la Ley 769 de 2002, para lo cual se acude a modificar el artículo 94 de la mencionada ley.

Igualmente se instauran obligaciones relacionadas con elementos de seguridad que deberán usar tanto los conductores de las motocicletas como los parrilleros o acompañantes, como son el casco y las prendas reflectivas (que cumplan con normas técni-

[17] Libro forensis 2008, página 260 Conclusiones.

cas de fabricación y condiciones de uso)[18], y otros como protección ocular, guantes, zapatos cerrados y ropa de material resistente al roce. Lo anterior teniendo en cuenta que para el caso de vehículos motocicletas, en los que los ocupantes no cuentan con una carrocería que los proteja en caso de choque o una simple caída, los pasajeros y el conductor caerán del vehículo y las lesiones físicas de las personas dependerán de la dureza del golpe y la forma como el cuerpo humano golpea otros elementos, "*el riesgo al que está expuesto una persona depende en buena parte de la protección que tenga (o su ausencia) al momento del accidente*".[19]

Dentro de otras medidas adoptadas a través de éste proyecto y que tienden a disminuir el alto índice de accidentalidad que se viene generando por esta clase de vehículos se adiciona una nueva causal de cancelación de la licencia de conducción y es cuando un conductor es reincidente dentro del año siguiente a la fecha de la comisión de infracciones que inicialmente dieron origen a la suspensión de la licencia de conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 26 de la Ley 769 de 2002. Se prevé que para obtener nuevamente el citado documento podrá pasados tres años (3) de haberle sido cancelada la licencia, cumplir nuevamente los requisitos que se requieren cumplir para adquirirla por primera vez.

• Protección de los niños, las niñas y los adolescentes, las mujeres embarazadas contra acciones o conductas que causen muerte, daño o sufrimiento físico. En cumplimiento de nuestra constitución política corresponde al Estado, la sociedad y la familia la protección integral de los niños, las niñas y los adolescentes y a las mujeres embarazadas[20]. De acuerdo con lo establecido en la Ley 1098 de 2006, Código de la Infancia y la Adolescencia, se entiende por niño o niña las personas entre los 0 y los 12 años y por adolescente las personas entre 12 y 18 años de edad.

Como se expuso anteriormente el vehículo automotor que, según las cifras de accidentalidad, genera los mayores riesgos en términos de muertes y daños o lesiones a las personas es la motocicleta, por esta razón es necesario que concibamos acciones que disminuyan el riesgo de exposición al que son sometidos los niños, adolescentes y las mujeres embarazadas. En este sentido el proyecto de ley establece la prohibición del transporte en motocicleta de acompañante o parrillero menor de 10 años y de mujeres embarazadas y cuando se trata de parrilleros mayores a los 10 años y menor a los 18, solo se autoriza su transporte cuando el conductor de la motocicleta sea el padre o madre del mismo o aquel que ostente su patria potestad o custodia. En todo caso, queda prohibido en todo el territorio nacional, el transporte en motocicleta de acompañante o parrillero que no esté en condiciones físicas y psíquicas para sostenerse con seguridad en el vehículo en movimiento. El acompañante o parrillero deberá alcanzar los reposapiés de la motocicleta y deberá poder sostenerse por sí mismo sobre la misma.

Igualmente prevé la autoridad de Tránsito competente en su respectiva jurisdicción en circunstancias excepcionales que atenten contra la alteración del orden público o se ponga en riesgo la integridad de los derechos fundamentales de la ciudadanía o por razones de interés público, podrá prohibir el tránsito de motocicletas con acompañante o parrillero y/o restringir el uso de la infraestructura vial en zonas y/o en horarios especiales para este tipo de vehículos.

• Capacitación, registro y protección a los motociclistas dedicados al reparto domiciliario de productos. Se ha detectado, en la mayoría de las ciudades Colombianas, que un gran número de personas naturales y jurídicas, restaurantes, droguerías etc., que ofrecen el reparto domiciliario de sus productos, subcontrata con terceros la entrega de sus pedidos o cuenta con una operación mixta en la que combina una fuerza propia de motocicletas con un servicio contratado con terceros y en la mayoría de los casos el pago de este reparto se efectúa por la modalidad de número de domicilios entregados, situación que incrementa considerablemente el riesgo de exposición a la accidentalidad de esta modalidad de motociclistas. Si bien muchas de las empresas que utilizan este tipo de distribución, capacitan a sus domiciliarios en asuntos relacionados con las rutas, el manejo del producto y condiciones tecnológicas para el pago de los mismos por medios inalámbricos o pago con tarjeta, esta capacitación no incluye asuntos relacionados con las condiciones de seguridad, manejo defensivo, en resumen no existe actualmente una capacitación en su competencia laboral.

El proyecto establece que tanto el conductor y la motocicleta para el reparto domiciliario de productos, deberán inscribirse ante la autoridad de tránsito de la jurisdicción en la que realizará el reparto, previa certificación del cumplimiento, por parte del conductor, de la norma de competencia laboral que para su actividad establezcan el Servicio Nacional de Aprendizaje Sena en coordinación con el Ministerio de Transporte.

• Creación de mecanismos que permitan disponer de recursos para la realización de investigaciones y estudios y diseñar e implementar programas y acciones de prevención de la accidentalidad.

Se prevé que las motocicletas paguen peaje, cuyos recursos se destinarán para el mejoramiento, mantenimiento y señalización de la red vial secundaria y terciaria; la construcción de infraestructura para motocicletas, estudios y programas de seguridad activa y pasiva para las motos y programas de seguridad vial nacional. La tarifa será fijada por el Ministerio de Transporte, la cual será equivalente al veinticinco por ciento (25%) del menor valor que

---

[18] Es ampliamente conocido el beneficio de los cascos, para prevenir la mortalidad por trauma de cráneo en motociclistas y ciclistas, siempre y cuando estos dispositivos de seguridad cumplan con las normas técnicas de fabricación, de lo contrario su efecto puede ser contraproducente. Además, es necesario insistir sobre el adecuado uso de los mismos, lo que implica que estén debidamente ajustados y se acomoden a los patrones anatómicos de los usuarios". Instituto Nacional de Medicina Legal - Muertes de Motociclistas Bogotá 2003-2007 , Luz Janeth Forero M. Adriana Martínez, John Jairo Medina

[19] Revista Fasecolda, Edición 125, Artículo Cambio en las Tarifas del Soat- Ricardo Gaviria páginas 44 y 45.

[20] Artículos 43 a 46 de la Constitución Política de Colombia.

paguen los vehículos de categoría 1, para las vías a cargo de la Nación.

El proyecto está quitando la excepción de que las motocicletas o motonetas de menos de 125 centímetros cúbicos no paguen el impuesto a vehículos, prevista en Ley 488 de 1998, en su artículo 141 literal a), con lo cual las entidades territoriales contarán con recursos adicionales, para el desarrollo de acciones para la prevención de la accidentalidad.

En cuanto a los recursos del Soat, establece que los que administra el Fondo de Prevención Vial, serán destinados prioritariamente a los actores de vía que presenten mayor índice de accidentalidad. Igualmente se establece que el Ministerio, como ente rector de la política de tránsito cuente con voz y voto en el Consejo de Administración del Fondo de Prevención Vial.

Con base en la información estadística, detalladamente expresada al inicio de esta exposición de motivos, que muestra la elevada participación de las reclamaciones al Soat, tanto por personas fallecidas, como por aquellas con incapacidad permanente como consecuencia de accidentes de tránsito en los que está involucrado un motociclista, se ha considerado que es equitativo y justo buscar que el seguro obligatorio de esta clase de vehículos, guarde una mayor proporcionalidad entre el riesgo y el valor asegurado, teniendo además presente como se mencionó inicialmente, que del total de siniestros por accidente de tránsito atendido por el sector asegurador, el 64% ha sido generado por accidentes de tránsito con la participación de un vehículo tipo motocicleta.[21]

Con la disposición que consagra este aspecto en el proyecto, se busca establecer que la prima que se paga por el seguro obligatorio de esta clase de vehículos, sea proporcional al riesgo asegurado.

Para mayor claridad en este asunto, vale la pena tomar aquí textualmente un ejercicio presentado por Fasecolda en su revista Edición No. 125, sobre la destinación de los del Soat así:

"*Veamos el caso de una moto de 100 a 200 c.c. A partir del primero de febrero pagará $245.980 pesos. ¿Por qué esa cifra? .La tarifa definida por la Superintendencia Financiera es de 10,66 salarios mínimos diarios, es decir, $163.987 que se considera prima emitida. Por su parte la Ley 100 de 1993 establece una contribución adicional equivalente a 50% del valor de la prima que se cobra en adición, es decir, $81.993. Entonces $ 163.987 + $81.993 = $245.980.*

Pero, ¿quién recibe ese dinero? Los 81.993, son destinados al Fosyga y las matemáticas siguen. De los $163.987 que la aseguradora registra como prima, dadas las normas vigentes, el 20% también se destinan para el Fosyga, es decir, $32.797 y el 3% se destina al Fondo de Prevención Vial, es decir, $4.920.

Distribución final del aporte por actores:

El Fosyga recibe el aporte de 50% de los usuarios y de 20% de las compañías de seguros, es decir, $81.993 + $32.797 = $114.790, que equivale a 47% del total recaudado ($245.980).

El Fondo de Prevención Vial recibe 3% de las primas emitidas ($4.920) es decir el 2% del total recaudado ($245.980)

La compañía de seguros cobra al público la prima definida por la Superintendencia Financiera (10,66 smldv) y, debe hacer contribuciones al Fosyga y al Fondo de Prevención Vial, es decir, $163.987 - $32.797-$ 4.920 = $126.269, que equivale a 51% del total recaudado ($245.980).

Los $126.269 son realmente los recursos con los que cuenta la aseguradora para pagar por las indemnizaciones de accidentes de tránsito, constituir las reservas establecidas por ley y cubrir sus gastos de operación. Igual distribución ocurre para cada uno de los vehículos asegurados.

Sostenibilidad financiera del sistema

Con los anteriores elementos se explica que los recursos que recaudan las aseguradoras no son en su totalidad para la administración del riesgo, solo una parte de ellos. Igualmente se entiende que hay un mayor riesgo por la composición actual de vehículos en las calles y, adicionalmente, se debe tener en cuenta que 62% de los pagos realizados por siniestros afectan una póliza de motocicleta. Por dichas razones, el sistema del SOAT requería una actualización de las tasas por cada vehículo, que reconociera la nueva realidad del parque automotor y permitiera captar los recursos requeridos para la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito."[22]

Además de tener que actualmente la prima que se paga por el Soat por una Motocicleta, no está cubriendo el monto del riesgo, debe resaltarse que la Superintendencia Financiera con fundamento en los principios de equidad, suficiencia y moderación, enunciados en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, al adoptar la estructura tarifaria establece subsidios cruzados entre las motocicletas, los vehículos de servicio público y los de servicio particular, donde estos últimos subsidian parte de la tarifa que se les debería cobrar a las motocicletas. Se ha dado un incremento en el número de vehículos pertenecientes a las categorías subsidiadas de tal forma que de mantenerse la tendencia, en un futuro próximo estaremos en un escenario donde el número de vehículos subsidiados equivaldrán o superarán al número de vehículos que los subsidian.

Con base en lo expuesto anteriormente, y con el fin de aminorar el impacto en la prima para las moto-

---

21 Revista Fasecolda, edición No. 127 artículo: Accidentes de Tránsito se Materializan, Ricardo Gaviria Fajardo, Nathaly Chipateuca, páginas 46 a 50. "En lo corrido del año 2007, 50% de las muertes que fueron reclamadas al SOAT se relacionaron con al menos una moto involucrada en el evento. Estas cifras evidencian un latente problema de salud pública y bienestar social, en la medida en que las víctimas de estos accidentes sean personas productivas, las cuales dejan un vacío en la sociedad. Así mismo, el comportamiento creciente en las ventas de este tipo de vehículo, puede implicar un mayor desbalance en la sostenibilidad financiera del ramo SOAT, teniendo en cuenta que las motos cuentan con tarifas subsidiadas que como se observa, cada vez cubren en menor proporción el riesgo al que están expuestas".

22 Revista Fasecolda, Edición 125, Artículo Cambio en las Tarifas del Soat- Ricardo Gaviria páginas 44 y 45.

cicletas, el proyecto de Ley mantiene inicialmente el subsidio cruzado a esta clase de vehículos en cuanto a los recursos de transferencias al Fosyga y a los recursos del Fondo de Prevención Vial, pero no en los del cubrimiento del riesgo. Igualmente, crea una transición para eliminar el subsidio, estableciendo para ello que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte reglamentariamente establecerán mecanismos de transición para que de manera gradual y en el término máximo de cinco años, contados a partir de la fecha de la entrada en vigencia de la ley, se eliminen los subsidios cruzados entre las motocicletas y los vehículos particulares, vigentes en la estructura tarifaria actual del Seguro.

Teniendo en cuenta lo expuesto en la parte motiva del presente documento y en el entendido que nos urge la disposición y canalización de recursos, así como la unión de todos los esfuerzos para reducir los índices de accidentalidad, pero sobre todo de mortalidad y morbilidad generada en accidentes de tránsito, es la razón que nos motiva a presentar ante el honorable Congreso de la República la presente propuesta de la ley.

De ustedes,

El Ministro de Transporte,

Andrés Uriel Gallego Henao.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría General

El día 3 de noviembre del año 2009 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 207, con su correspondiente Exposición de Motivos. Por el Ministro de Transporte, Doctor *Andrés Uriel Gallego.*

La Secretaria General,

Flor Marina Daza Ramírez.

CONTENIDO

Gaceta número 1.131- Viernes 6 de noviembre de 2009

CAMARA DE REPRESENTANTES

Pág.

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO

Proyecto de Acto legislativo número 155 de 2009 Cámara,por medio del cual se modifica la integración del Senado de la República 1

PROYECTO DE LEY

Proyecto de ley número 207 de 2009 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas para las motocicletas y se dictan otras disposiciones..... 3

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2009