

Bogotá D.C., enero de 2018.

Honorable Senador

**EFRAÍN JOSÉ CEPEDA**

Presidente del Senado de la República

E. S. D.

**Asunto:** Proyecto de Ley *"Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"*

Apreciado Presidente, Honorables Senadores y Representantes:

En ejercicio de la facultad prevista en el artículo 150 de la Constitución Política y del artículo 140 numeral 1º de la Ley 5 de 1992, presento a consideración del Congreso de la República el presente Proyecto de Ley *"Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"*

Cordialmente,

**ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA.**

Senador de la República.

## I. INTRODUCCIÓN

**Palabras clave:** Automotores, Motocicletas, Tuning, Certificado de Modificaciones, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), Inmovilización.

Según el derecho a la movilidad de Ascher, la calidad y eficacia de una ciudad depende de su capacidad de ofrecer múltiples opciones y soluciones para que una persona pueda llegar a su lugar de destino. En las sociedades actuales, la movilidad es indispensable desde perspectivas sociales y económicas, pues es una condición fundamental para acceder a los mercados, a una vivienda, a la educación y a la cultura. En este sentido, el derecho a la movilidad es una condición para el libre desarrollo de la personalidad y disfrute de los demás derechos constitucionales.

En Colombia, los cambios económicos de la última década, las tasas de interés, la fluctuación del dólar, las expectativas de crecimiento del país y los cambios en la confianza del consumidor, permitieron que los ciudadanos buscaran nuevas alternativas de movilidad ante las limitadas opciones que brindaban los distritos en las principales ciudades del país. Como consecuencia de esto, según el RUNT, en el país existen más motocicletas que automóviles en circulación, las cuales, diariamente movilizan más de 6.6 millones de personas y 2.409 millones al año. Siendo así, **es 5.4 veces más alta que los pasajeros transportados al año por Transmilenio en Bogotá y 16 veces más que las del Metro en Medellín.**

En el 2012 el Estudio Sociodemográfico de los Usuarios de Motos en Colombia reportó que el 21,6% de los usuarios en el país adquieren su motocicleta para la *generación de ingresos*. Así, los principales compradores de motos de bajo cilindraje se centran en personas de estrato socioeconómico 1, 2 y 3, consolidándose como la única herramienta para ejercer el **derecho constitucional al trabajo** y facilitando la movilidad y el acceso al transporte en diferentes regiones.

Por su parte, la ANDI evidencia que la contribución al empleo que genera la motocicleta como instrumento de trabajo, mediante oficios tales como (1) domicilios, (2) repartición de correo, (3) repartición de periódicos, además de los campos industrial y comercial, suma más de 1.2 millones de personas.

En este sentido, la motocicleta en Colombia tiene un uso principalmente *productivo*, apoyando sectores importantes para las economías locales y regionales, y otorgando el sustento económico a un número muy significativo de familias en estado vulnerable en el país.

## II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los cambios en la coyuntura económica del país generaron incentivos para que las personas y colectivos de automotores modificados, en su libre ejercicio del desarrollo de su personalidad, tuvieran acceso a una mayor cantidad y mejor calidad de repuestos y posibilidades de cambio para su vehículo. Con base en esto, el país vio el surgimiento de agrupaciones cada vez más grandes en donde saltan a la vista automotores con modificaciones físicas e internas que, en muchos casos, sobrepasan el costo mismo del vehículo. Si bien este tipo de alteraciones son únicamente para el disfrute estético y personal del usuario, la legislación en Colombia no es clara con respecto a los tipos de cambios con los que pueden circular estos usuarios, dando paso a una interpretación sesgada de la norma por parte de las autoridades que se apegan al tenor de la normatividad existente.

Aunado a lo anterior, es de esperarse que la ley actué de conformidad con la coyuntura del país. Sin embargo, persiste un *problema de desigualdad en el trato y aplicación de las normas hacía este tipo de automotores*. De acuerdo con el estudio de usuarios de motocicletas, el 73% de los compradores son bachilleres o con estudios tecnológicos, implicando así que muy pocos logran costearse un curso para aprender a manejar correctamente motocicleta y por ello, persisten problemas de identificación de las normas y señales de tránsito. Si bien el desconocimiento de la norma no es una excusa para evadirla, el incremento de motos y autos tuning (modificados) es una realidad que no se debe buscar mitigar por medio de una excesiva restricción, sino por medio de mayores controles en la educación del usuario.

Con respecto al artículo 2 del presente proyecto, el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los tipos de vehículo que se toman en cuenta para la aplicación de las multas por infracciones de tránsito son automotores, no automotores y de tracción animal.

El literal D del mismo artículo indica que la sanción de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlgv) se le aplicará al conductor y/o propietario de un vehículo únicamente automotor que incurra en el grupo de infracciones ahí descritas. Si bien, en términos generales, el literal hace alusión a todo tipo de vehículo automotor, los incisos 3, 4, 5, 6 y 7 agregan una pena más alta en el caso

que sea una motocicleta la que viole las normas establecidas. Según esto, en caso de incurrir en una infracción referida, la motocicleta, además de recibir la pena de 30 SMLDV, será inmovilizada hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición. En consecuencia, esta ley discriminatoria vulnera el principio básico de igualdad de los conductores de motocicleta, al no tener en cuenta la razonabilidad y la proporcionalidad de la sanción impuesta.

Según el argumento de la Corte Constitucional en la Sentencia C018/04, la inmovilización no es una segunda sanción, autónoma e independiente a la multa, que conlleve juzgar dos veces al conductor por haber cometido una sola infracción. En este sentido, se trata de dos sanciones complementarias, consecuencia jurídica de un mismo hecho. Así entonces, concluye la Corte que considerar que las disposiciones contenidas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Territorial no violan el principio de non bis in idem, pues supone confundir los conceptos de “sanción” y “enjuiciamiento”. Sin embargo, si bien la inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, el Código Nacional de Tránsito incurre en un trato discriminatorio hacia un sector de los automotores quienes, por una misma falta, son los únicos que deben enfrentar la inmovilización del vehículo y los costos directos e indirectos que conlleva su recuperación.

Como se mencionó antes, cabe resaltar que en Colombia el uso de las motocicletas se centra principalmente en el transporte y el trabajo. Las motocicletas con motores entre 125 y 200 c.c. son utilizadas para labores de mensajería, escolta, transporte de productos entre regiones y para centros de acopio. La contribución al empleo que genera la motocicleta como instrumento de trabajo, mediante oficios tales como domicilios, repartición de correo, repartición de periódicos, además de los campos industrial y comercial, suma más de 1.2 millones de personas. Siendo así, la motocicleta en Colombia tiene un uso principalmente productivo, apoyando sectores importantes para las economías locales y regionales, y otorgando el sustento económico a un número muy significativo de familias en estado vulnerable en el país. En este sentido, la pena más alta que debe asumir el usuario de motocicleta, en comparación con el usuario de un automóvil, no solo representa para él un costo monetario mayor, sino, en muchos casos, un costo indirecto significativamente alto al restringir su uso temporal como su medio de transporte y provisión para sus familias. A diferencia del automóvil, las personas que acceden a una motocicleta lo hacen como sinónimo de progreso y generación de empleo, porque genera ahorro en su canasta familiar y en los tiempos de desplazamiento, mejorando su calidad de

vida. Por lo tanto, inmovilizar el vehículo de un motociclista ante una falta que solo le representa una sanción monetaria a un automóvil, implica un trato discriminatorio que atenta contra un sector de la población con altos índices de vulnerabilidad, impidiendo el libre desarrollo de sus labores y de su calidad de vida.

Según la sentencia C-022/96 de la Corte Constitucional, en el marco del principio de igualdad, la proporcionalidad solo puede verse afectada cuando se demuestra que la Ley tiene un fin constitucionalmente válido, cuando no existe un medio que permita que otros principios constitucionales no sean afectados, y cuando la Ley no atente contra principios y valores de mayor peso para satisfacer un fin de menor importancia. A la luz de estos preceptos, la inmovilización discriminatoria de la motocicleta, complementaria a la multa establecida en el Código de Tránsito, no conlleva un criterio razonable que justifique el establecimiento de un trato desigual entre los automotores, pero si perjudica aún más a un sector de la población cuyo sustento económico reside, en muchos casos, en el uso productivo de su vehículo. En consecuencia, resulta necesaria una modificación de la norma que busque un justo equilibrio en la aplicación de la sanción por un mismo hecho para todos los tipos de automotor comprendidos por la Ley. Por esto, la presente modificación propone, de manera proporcional, que no exista inmovilización complementaria para ninguno de los tipos de automotor que incurran en las infracciones de tránsito descritas en el literal D del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

Las cifras del 2017, en Colombia hubo un total de 5803 muertes por accidentes de tránsito. Esto quiere decir que, en promedio, cada día 18 personas perdieron la vida en las vías del país. Además de estas cifras, en el mismo año, cerca de 35 mil personas resultaron con heridas de menor o mayor gravedad tras sufrir uno de estos siniestros. Estos datos implican que 4 de cada 10 accidentes de tránsito en Colombia dejan algún lesionado o víctima fatal.

Sin embargo, el caso más preocupante se centra en los motociclistas quienes, además del alto riesgo derivado de las condiciones naturales de su automotor, tienen la tendencia a cometer un mayor número de imprudencias. Esto ocasiona que en el 90% de las muertes y en el 63% del total de los lesionados, esté involucrada una motocicleta. En este sentido, resulta necesario crear nuevos incentivos y sanciones que permitan persuadir a los conductores a tener mayor prudencia a la hora de conducir, con el fin de disminuir de manera significativa el número de víctimas.

Por otro lado, esta reducción del costo del SOAT como incentivo obedece a un análisis del costo relativo que representa el seguro dependiendo del vehículo que se conduzca. Según las cifras del 2017, el costo del SOAT para una motocicleta de menos de 100 c.c. giraba alrededor de los 300.000 pesos, mientras que para motos de mayor cilindraje se elevaba hasta los 460.000 pesos. Si se tiene en cuenta que el costo promedio de una motocicleta de bajo cilindraje en Colombia se encuentra en el rango de los 2 a 3 millones de pesos por unidad, el precio del seguro anual representaría entonces más del 10% del valor del vehículo. Lo interesante es que este alto monto relativo solo aplica para el caso de las motos pues, para los automóviles, asumiendo un precio promedio de 30 millones de pesos, el costo del SOAT solo representa el 1% del valor del vehículo al año. Si, además, a esta situación le sumamos, como ya se ha mencionado, que la motocicleta tiene una función principalmente productiva y de generación de ingresos en el país, el cobro del seguro para estos vehículos resulta sobredimensionado en comparación con los demás tipos que transitan por las vías colombianas.

Con esto en mente, este proyecto de ley busca modificar la Ley 769 de 2002, para mejorar las condiciones de igualdad en el trato hacia estos automotores, además de contribuir a la promoción de la educación sobre la normatividad de tránsito y movilidad de estos vehículos. Así como regular el valor del cobro de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) bajo dos premisas (1) incentivar y (2) castigar: La primera premiando a los propietarios de vehículos automotores que no reporten siniestros o accidentes dentro de un año tendrán descuentos en el valor del SOAT para el año correspondiente, beneficios que irán desde el 5% al 20%. Ahora, en el caso del castigo, es a los propietarios de los vehículos automotores que reporten siniestros o accidentes y hagan uso del SOAT, deberá pagar un recargo adicional al valor base establecido dependiendo el número de siniestros reportados.

Con toda atención,

**ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA.**

Senador de la República.

## III. PROYECTO DE LEY \_\_\_\_\_ DE 2018

**“Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”**

### EL CONGRESO DE COLOMBIA

#### DECRETA

**Artículo 1.** El Artículo 49 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 49. Autorización previa para cambio de características.

Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, estará sujeto a la autorización previa por parte de la autoridad de tránsito competente y deberá inscribirse en el Registro Nacional Automotor. En ningún caso se podrán cambiar, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo, ni retocar o alterar las placas del vehículo, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas.

PARÁGRAFO. Se podrá modificar el número de motor sólo cuando haya cambio de éste, previo cumplimiento de los requisitos determinados por los organismos de tránsito y aduana.

**PARÁGRAFO 2.** La autoridad de tránsito competente que autorice la modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, deberá expedir un Certificado de Modificaciones que incluya todos los cambios realizados en el vehículo. El conductor de un vehículo automotor que haya sido modificado, deberá portar este certificado además de los documentos exigidos en la presente ley.

**Artículo 2.** Modifíquese el literal D del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002 así:

**Artículo 131. Multas:** Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

**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.**

D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la

empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además, el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

**Artículo 3. Incentivos en el valor del SOAT.** En el caso de accidentes de tránsito el SOAT reconocerá incentivos al propietario del vehículo automotor así:

a. En caso de no hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en un año, tendrá un descuento del cinco por ciento en el valor de la tarifa del siguiente año.

b. En caso de no hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito durante dos años consecutivos, tendrá un descuento del diez por ciento en el valor de la tarifa del siguiente año.

c. En caso de no hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito durante tres o más años consecutivos, tendrá un descuento del 20% del valor de la tarifa del siguiente año.

**Artículo 4. Recargos en el valor del SOAT.** En caso de hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en un año, se cobrará un recargo adicional

al valor del Seguro equivalente a cinco por ciento de la tarifa del siguiente año, el cual se deberá cancelar junto al valor del seguro.

**Parágrafo.** En caso de hacer uso del Seguro de Accidentes de Tránsito dos o más veces durante un año, el valor del recargo aumentara de cinco en cinco por cada vez adicional hasta el 20%.

**Artículo 5.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Con toda atención,

**ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA.**

Senador de la República.