

**Propuesta de regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los  
propietarios de vehículos tipo motocicleta en el territorio nacional**

Diego Alfonso Velásquez Álvarez



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y Sociales

Maestría en Derecho Administrativo y Ciencias Políticas

Bogotá D.C, 2023

**Propuesta de regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los  
propietarios de vehículos tipo motocicleta en el territorio nacional**

**Diego Alfonso Velásquez Álvarez**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Magister en Derecho  
Administrativo y Ciencias Políticas**

**Asesor**

**Doctor William Guillermo Jiménez Benítez**



**UNIVERSIDAD**  
**La Gran Colombia**

Vigilada MINEDUCACIÓN

**Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y Sociales**

**Maestría en Derecho Administrativo y Ciencias Políticas**

**Bogotá D.C, 2023**

## Tabla de contenido

<b>RESUMEN .....</b>	<b>8</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>10</b>
<b>OBJETIVOS .....</b>	<b>20</b>
OBJETIVO GENERAL .....	20
OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	20
<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>21</b>
<b>CONTEXTO TEÓRICO Y LEGAL DEL DERECHO DE MOVILIDAD Y REPOSICIÓN ECONÓMICA DE LOS VEHÍCULOS</b>	
<b>TIPO MOTO EN COLOMBIA .....</b>	<b>21</b>
ESTADO DEL ARTE .....	21
MARCO CONCEPTUAL .....	27
<i>Estado social de derecho.....</i>	<i>27</i>
<i>Políticas Laborales.....</i>	<i>27</i>
<i>Derechos humanos.....</i>	<i>27</i>
<i>Derecho humano al Trabajo.....</i>	<i>28</i>
<i>Derecho humano a la movilidad.....</i>	<i>28</i>
<i>Derecho humano al medio ambiente saludable.....</i>	<i>28</i>
<i>Enfoque estratégico de desarrollo.....</i>	<i>29</i>
<i>Motocicleta.....</i>	<i>29</i>
MARCO TEÓRICO .....	29
<i>Estado social de derecho.....</i>	<i>30</i>
<i>Políticas Laborales o de Empleo .....</i>	<i>32</i>
<i>Tipos de Políticas Laborales .....</i>	<i>33</i>

<i>Principios de las Políticas Laborales</i> .....	34
<i>Desafíos de las Políticas Laborales</i> .....	35
<i>Derechos humanos: empleo, movilidad y medio ambiente saludable</i> .....	36
<i>Enfoque estratégico de desarrollo</i> .....	37
<i>Derecho al Trabajo</i> .....	40
<i>Naturaleza Jurídica del derecho al trabajo</i> .....	42
<i>La motocicleta como fuente de trabajo</i> .....	44
<i>Derecho de movilidad</i> .....	46
<i>Movilidad sostenible</i> .....	48
<b>MARCO LEGAL</b> .....	<b>50</b>
<i>Constitución Política de Colombia</i> .....	50
<i>Código Sustantivo del trabajo</i> .....	52
<i>Ley 105 de 1993 disposiciones básicas sobre el transporte</i> .....	54
<i>Ley 688 de 2001</i> .....	55
<i>Ley 769 de 2002</i> .....	56
<i>Resolución 1606 de 2015</i> .....	58
<i>Resolución 899.999.055-4 de 2017</i> .....	59
<i>Ley 1964 de 2019</i> .....	60
<i>Ley 2033 de 2020</i> .....	60
<i>Conpes 3991 de 2020</i> .....	62
<b>ASPECTOS METODOLÓGICOS</b> .....	<b>64</b>
TIPO DE INVESTIGACIÓN .....	64
FUENTES DE INFORMACIÓN .....	64
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN .....	64
MÉTODO DE INVESTIGACIÓN .....	65
TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN .....	65

<b>CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE RESULTADOS.....</b>	<b>67</b>
MOVILIDAD EN COLOMBIA Y LA MOTOCICLETA COMO TIPO DE VEHÍCULO MOTORIZADO .....	67
EL MOTOCICLISTA COLOMBIANO: SITUACIÓN DE RIESGO Y VULNERABILIDAD .....	73
ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL .....	77
POSIBILIDAD DE SOLUCIONES AL PROBLEMA DE LA VULNERABILIDAD .....	83
BUENAS PRÁCTICAS PARA LA UTILIZACIÓN DE LA MOTOCICLETA .....	83
VISIÓN ESTRATÉGICA DEL PLAN DE ACCIÓN DEL CONPES 3991 DE 2020 .....	85
ARTICULACIÓN ESTRATÉGICA ENTRE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022-2026 CON LOS ODS 2030 .....	86
<b>CAPÍTULO III. INICIATIVA LEGISLATIVA.....</b>	<b>90</b>
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA .....	90
ALCANCE DE LA PROPUESTA .....	91
ENFOQUE ESTRATÉGICO DE LA PROPUESTA .....	91
FACTIBILIDAD POLÍTICA DE LA PROPUESTA .....	92
PROPUESTA DE REGULACIÓN DEL DERECHO DE MOVILIDAD Y REPOSICIÓN ECONÓMICA DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS TIPO MOTOCICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL.....	92
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>96</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>98</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>108</b>

**Lista de Figuras**

Figura 1. Parque automotor Colombia .....	11
Figura 2. Parque automotor Colombia .....	14
Figura 3. Principios de las Políticas de Empleo .....	34
Figura 4. Generalidades del Derecho Laboral .....	41
Figura 5. Crecimiento del parque automotor de automóviles y motocicletas, 2002-2018.....	46
Figura 6. Síntesis de Ley 769 de 2002.....	57
Figura 7. Síntesis de la Ley 2033 de 2020 .....	61
Figura 8. Uso de los nuevos compradores de motocicletas a 2018 .....	67
Figura 9. Razones para el uso de la motocicleta por los estratos más bajos de Colombia.....	70
Figura 10. Distribución de sentencias acerca de motocicletas, periodo enero 2017-diciembre 2022	78
Figura 11. Articulación estratégica de aporte de la propuesta de regulación que se formula.....	91

**Lista de Tablas**

Tabla 1. Estado del arte .....	21
Tabla 2. ODS 2030 adecuados a la investigación .....	38
Tabla 3. Artículos de la Constitución Política de Colombia relacionados con la protección y promoción del trabajo. ....	50
Tabla 4. Código Sustantivo del trabajo y protección al trabajo de los migrantes venezolanos.....	52
Tabla 5. Aspectos relevantes de la Ley 105 de 1993 .....	54
Tabla 6. Plan de acción del Conpes 3991 de 2020 .....	63
Tabla 7. Enfoque estratégico de la propuesta .....	87

### Resumen

Durante su existencia el ser humano ha tenido que adaptar alternativas que le permitan garantizar su sostenibilidad, la pandemia por COVID-19 incremento la necesidad de resiliencia. Del contexto antes descrito surge la necesidad de la búsqueda de soluciones para la obtención de recursos por ello, la motocicleta de gama baja, se convirtió en una herramienta de trabajo. Sin embargo, en Colombia, este tipo de actividad no está regulada, a pesar que existe legislación que respalda la necesidad de cubrir este vacío legal, desde la igualdad y desarrollo sostenible, ya que, no existe una herramienta jurídica que ampare a los propietarios de estos vehículos. Por ello, en esta investigación se propuso como objetivo general, analizar la necesidad de que el Estado colombiano regule el derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos motos de gama baja en el territorio nacional, para ello, se hizo uso de una metodología documental, a través de la cual se recolecto información de tipo jurisprudencial y legal, así como también hallazgos de otras investigaciones sobre la problemática y el contexto real del uso de motocicletas de gama baja en Colombia. La investigación permitió conocer que es necesario que el Estado colombiano regule el derecho de movilidad y reposición económica de este tipo de vehículos, como garantía de la igualdad, los derechos humanos, el desarrollo sostenible; que sin duda alguna favorece a la obtención de mejoras para la nación, por ello, se presenta una propuesta de proyecto Ley que busca dar solución a la problemática descrita.

*Palabras clave:* Desarrollo sostenible, motocicletas, transporte público, derechos humanos, Estado social de Derecho.



### **Abstract**

During its existence, the human being has had to adapt alternatives that allow it to guarantee its sustainability, the COVID-19 pandemic increased the need for resilience. From the context described above, the need to search for solutions to obtain resources arises, for this reason, the low-end motorcycle became a work tool. However, in Colombia, this type of activity is not regulated, despite the fact that there is legislation that supports the need to cover this legal vacuum, from equality and sustainable development, since there is no legal tool that protects the owners of these vehicles. For this reason, in this investigation it was proposed as a general objective, to analyze the need for the Colombian State to regulate the right of mobility and economic replacement of low-end motorcycle vehicles in the national territory, for this, a documentary methodology was used. , through which jurisprudential and legal information was collected, as well as findings from other investigations on the problem and the real context of the use of low-end motorcycles in Colombia. The investigation allowed us to know that it is necessary for the Colombian State to regulate the right of mobility and economic replacement of this type of vehicle, as a guarantee of equality, human rights, sustainable development; that without a doubt favors the obtaining of improvements for the nation, for this reason, a proposed Law project is presented that seeks to solve the problem described.

*Keywords: Sustainable development, motorcycles, public transport, human rights, Social State of Law.*

## Introducción

El mundo ha sido testigo de todos los procesos de cambio que se han experimentado en las últimas décadas, donde el ser humano ha tenido que hacer uso de la resiliencia como su principal herramienta para lograr salir de escenarios adversos donde su supervivencia se ha puesto en riesgo, lo cual ha sido evidencia de la vulnerabilidad a los diferentes escenarios que pueden afectar la calidad de vida de los seres humanos (Carazo, 2018). Estas situaciones son originadas por factores internos y externos que pueden poner en riesgo la seguridad alimentaria de un grupo familiar, como por ejemplo el hecho de que el principal proveedor del hogar se quede sin empleo y, por ende, no se cuente con los recursos necesarios para adquirir la canasta básica familiar.

Situaciones como la crisis sanitaria del año 2020 generaron también grandes afectaciones en las economías de las naciones, porque muchas empresas tuvieron que detener su actividad y despedir a un alto número de empleados por la falta de recursos para remunerar sus labores, dejando a muchas familias sin la fuente principal de sus ingresos; en este sentido, las cifras publicadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) evidencian que aproximadamente 255 millones de personas en el mundo perdieron su empleo por causa de la pandemia covid-19 (Blandón, 2019). Esta realidad generó situaciones en las que la resiliencia fue la única alternativa para lograr el acceso a las necesidades básicas de diversos grupos familiares en el mundo.

En lo que respecta a Colombia, la realidad no fue distinta. El Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE, 2022) indica que la nación durante el año 2021 la tasa de desempleo fue de 11%, mientras que en el año 2020 obtuvo una tasa de desempleo del 15,9% y en 2019 fue del 10,5% lo que evidencia un sostenido índice porcentual del desempleo. Esta situación dio paso a la necesidad de la búsqueda de alternativas que permitieran la obtención de ingresos para la satisfacción de las necesidades básicas de las familias afectadas por situaciones de desempleo, por

ello, la opción de adquirir motocicletas como herramientas de trabajo fue una de las soluciones más recurrentes.

Evidencia de lo descrito en el párrafo anterior son las citas publicadas por la Asociación Nacional de Empresarios (ANDI, 2021) que reportó que “en diciembre de 2020 se matricularon 60.582 motocicletas nuevas, con un crecimiento de 4,14% respecto a diciembre de 2019” (parr.1). Esto se incrementó para el año 2021 pues los efectos de la pandemia se extendieron hasta este año y en total en el territorio colombiano se alcanzó una venta histórica de 740.000 motocicletas (Gutierrez,2022). En lo que respecta a las cifras del 2022 es importante ilustrar lo publicado por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT, 2022), lo que se muestra en la siguiente figura 1:

**Figura 1**

*Parque automotor Colombia*



Fuente: RUNT (2022).

Lo descrito en los párrafos anteriores es expresión de la realidad de la gran participación de los vehículos tipo motocicletas en el territorio nacional, donde el incremento de adquisición de motocicletas ha ido en ascenso y se observa un total de 60% del registro en este rubro. Además de ello, es necesario resaltar que en Colombia hay alrededor de 7.8 millones de personas que realizan

algún tipo de actividad con la motocicleta, ya sea como ingreso principal de su hogar o como una alternativa para incrementar sus ingresos, lo cual asegura que esta es utilizada como herramienta que contribuye a la subsistencia de un gran número de familias a lo largo del territorio nacional, convirtiéndose en una determinante para mejorar en la calidad de vida de las familias de escasos recursos (ANDI, 2019). Esto demuestra además que, este vehículo adquiere una importancia social, ya que no solo es un medio de transporte que es amable para el traslado de personas en términos de ahorro de tiempo y dinero, sino que además vela por los intereses económicos de millones de personas en el país.

Ahora bien, es necesario resaltar lo correspondiente a la regulación del tránsito de estos vehículos. En el país existe un conglomerado de leyes y decretos que se centran en garantizar la legalidad en lo que se refiere a términos de transporte en el territorio nacional. Dentro de los derechos establecidos en el marco legal, el Estado colombiano ha reconocido el derecho de reposición de vehículos en aquellos casos donde se cumpla con los requisitos establecidos por los entes encargados, cuyo fin es reponer aquellos vehículos que se utilicen para el servicio de pasajeros y mixto en pro de garantizar condiciones de transporte seguras y ambientalmente sostenibles (Ley 105 de 1993, art. 6). En consecuencia, lo normativo en el caso se enfoca hacia dos vías: la primera, la seguridad en cuanto al transporte; la segunda, el desarrollo ambiental por la sostenibilidad.

Reponer este particular vehículo en el país tiene como fin estas dos vías. Por ello, se hace necesario resaltar que, aunque en la legislación colombiana está regulado el uso de motocicletas incluso como medio de transporte escolar (Ley 2033 de 2020, art. 4) no existe el derecho de reposición económica de este tipo de vehículos, lo cual da pie a la falta de protección de manera igualitaria hacia la población que hace uso de este tipo de vehículos como medio de transporte y trabajo. Tal necesidad se sostiene en el hecho de que los datos acerca de los propietarios de motocicletas en el país, reportados por ANDI (2019), dan cuenta de que generalmente estos

corresponden a quienes trabajan (por lo cual lo usan para traslado) o quienes la usan como trabajo, propiamente.

En este sentido, quienes requieren reposición no son quienes adquieren motos de alta gama, sino quienes dependen de ella para vivir. Los datos de ANDI (2019) que avalan esto refieren a:

-son empleadas como vehículo de trabajo y transporte, mientras que tan solo el 8% se usa para recreación o deporte, así que no se trata del grupo poblacional aventajado, sino el grupo trabajador sin ingreso excedente, antes bien es la motocicleta lo que asegura ese ingreso

-las mujeres han pasado a representar el 31,8% de las nuevas compradoras de motos en el país, lo cual corresponde a un incremento de casi el 100%, comparado con 2011 cuando su participación era de 16%, pero estas mujeres son generalmente cabeza de hogar, por lo cual su específica realidad de trabajo y traslado debe protegerse, porque depende de este vehículo para su economía y la de su familia

-los empleados alcanzan un 70,2% y los trabajadores independientes un 25,9%; en ambos casos lo que se protege es el trabajo colombiano, en gran medida.

-cuando la motocicleta es un instrumento de trabajo se trata de un uso netamente popular (para actividades de mensajería, repartición de correo y periódicos, domicilios y otros oficios de importancia para la vida diaria), lo cual implica que el vehículo sirve como sostén de familias de los estratos desfavorecidos.

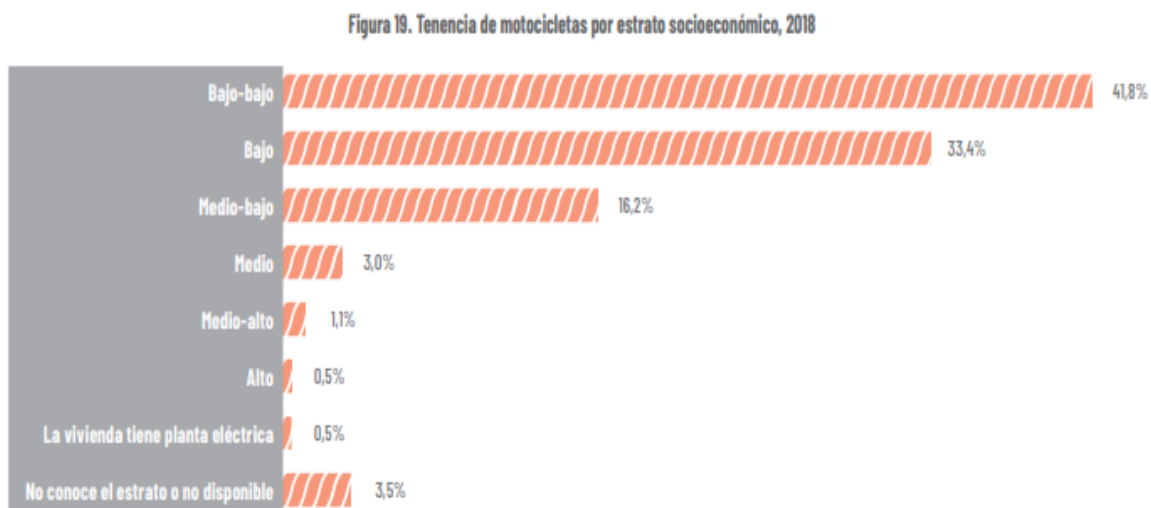
Por supuesto que, se trata de una reposición de moto de baja gama. En particular, la preferencia de los motociclistas está enfocada en la fuente laboral, razón que explica la mayor venta de motos de bajo cilindraje. Son vehículos cuyo cilindraje se encuentra entre motos de 111 a 135 cc como las que más se venden, seguidas luego por cilindrajes de 0 a 110 cc, 136 a 150 cc, 180 cc y de 151 a 180 cc, en ese mismo orden (Industrias Pigmalión, 2023).

ANDI-FENALCO (2022) reconocen tal tendencia aseverando, en su informe 2022, que el cilindraje 111-135 alcanzó un total de venta de 15269 para 2020, 22540 para 2021 y 31155 para 2022, reportando este cilindraje la tendencia del sector.

Está tratándose, entonces, la necesidad de un grupo poblacional desfavorecido, tal como estableció ANDI (2019) al constatar que son los estratos bajo-bajo y bajo a los que se refiere la presente investigación, tal como muestra la figura 2

**Figura 2**

*Parque automotor Colombia*



Fuente: ANDI (2019).

Por ello, puede observarse que un poco más del 70% de los propietarios de motocicletas tienen un estrato socioeconómico que dificulta su reposición, más aún cuando se considera el hecho que ese es su principal fuente de ingreso económico. Si bien es cierto que tanto por la seguridad en la movilidad como por la protección ambiental se hace necesaria tal reposición, también es cierto que la reposición económica de estos vehículos automotores tipo motocicleta, al parecer, no es una realidad económica posible para los propietarios

Dicha información es evidencia de la existencia de un probable vacío legal en lo que respecta a la garantía de los derechos de los propietarios, ya que la falta de su reposición económica puede ser la causa de afectación en las condiciones en la calidad de vida y el bienestar de millones de familias colombianas.

Además de lo concerniente a la necesidad de la reposición económica de los vehículos tipo motocicleta en Colombia debido a que en la actualidad es una herramienta de trabajo de miles de colombianos, no se puede dejar a un lado el aspecto ambiental, es un hecho innegable que las afectaciones en el medio ambiente cada vez son mayores y por ello, se deben buscar y adaptar alternativas que mitiguen la incidencia de ciertos aspectos sobre el ambiente, entre estos la chatarrización de vehículos con alto grado de contaminación, que por supuesto son aquellos vehículos con más antigüedad.

El funcionamiento de un vehículo tipo motocicleta hace que se emita ciertos gases al ambiente; cuando su estado se encuentra ya deteriorado esta realidad se incrementa y por ende el daño ambiental es mayor. Para Alonso y Toro (2008) “La motocicleta es considerada una fuente móvil generadora de gases contaminantes, dentro de los cuales se encuentran, los hidrocarburos y el monóxido de carbono que son liberados a la atmósfera” (p.3). En este sentido, cuando una motocicleta ya ha cumplido con su vida útil y aún sigue en circulación, se está favoreciendo un incremento en la contaminación ambiental que incide negativamente.

Lo más ideal sería reponer por la tendencia eléctrica, pero ésta es más costosa que la moto de a gasolina y ello es una razón más para apoyar la reposición; esto puede comprobarse en los datos de ANDI-FENALCO (2022) que reportan 1% de unidades vendidas en 2021 y 6% unidades vendidas en 2022. Sin embargo, se espera que para 2025 o 2026 la oferta de precios puede ser similar a la de motocicleta a gasolina para comenzar a cambiar la tendencia en el sector (Taborelli, 2020).

La protección a los motociclistas de baja cilindrada ya fue, incluso, una propuesta política del actual Presidente Petro, quien propuso la reducción de los precios del seguro del SOAT para motos con cilindraje hasta 200 c.c. (Decreto 2497 de 2022) de manera que se ofrece no pagar impuesto de los peajes (El Colombiano, 2022). Esta oferta política ya asegura que existe respaldo para la protección económica de los motociclistas a los que alude esta investigación.

Por las razones antes expuestas y en vista de las afectaciones que pueden generarse en las familias colombianas que no pueden reponer económicamente las motocicletas que son utilizadas para la obtención de ingresos necesarios para cubrir sus necesidades básicas, y además de ello, en la incidencia ambiental que se genera por la circulación de este tipo de vehículos que deben ser retirados de circulación, en este trabajo de investigación se formuló la siguiente pregunta de investigación:

¿Es necesario que el estado colombiano regule sobre el derecho de movilidad y reposición de los vehículos tipo motocicleta?

Una vez descritos los aspectos que conforman la problemática en estudio, es necesario resaltar la justificación de la investigación abordada. Por constitucionalidad, el Estado es el principal responsable de velar por los derechos de sus ciudadanos y en el marco de la Constitución Política de Colombia, que lo declara como un Estado social de derecho, debe “asegurar el respeto, la garantía y la realización integral de los derechos humanos, los cuales se convierten en el fundamento y la razón última de ser del Estado” (Defensoría del Pueblo, 2013, p.11).

Puntualmente, el art. 2° de la Constitución Política norma que el 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” (artículo 2); esta legislación nacional ampara al colombiano, quien es servido para gozar de prosperidad y de garantía de sus derechos. Por eso, se alude en la investigación al derecho de empleo, movilidad y medio ambiente saludable



En consecución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan (en este caso en la decisión de reposición vehicular) es otro fin del Estado al cual se insta en esta investigación por cuanto ello impacta la vida económica de los propietarios y sus familias. La protección que el Estado se endilga es preciso que ocurra en este grupo de personas.

Lo descrito en el párrafo anterior demuestra que el Estado colombiano debe perseguir el cumplimiento de los derechos humanos, como lo son educación, salud, alimentación, trabajo, entre otros, que permiten el desarrollo integral de los ciudadanos, de tal manera que se logren cubrir las necesidades básicas de sus ciudadanos y que prevalezca el principio de igualdad, por ello, es necesario que se aborde de forma adecuada la problemática del derecho de reposición de los vehículos tipo motocicleta con el fin de prevenir las afectaciones en la calidad de vida y el desarrollo de quienes dependen económicamente de sus motocicletas.

Siguiendo el contexto de la protección de los derechos humanos y en vista de que, durante el siglo XXI, en los estudios jurídicos, se ha venido conociendo con más ahínco la noción de Estado de derecho y, por ello, se ha hecho un discurso recurrente a favor de la garantía de los Derechos Humanos, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2019) determinó que tal Estado de derecho es:

un principio de gobernanza en el que todas las personas, instituciones y entidades, públicas y privadas, incluido el propio Estado, están sometidas a leyes que se promulgan públicamente, se hacen cumplir por igual y se aplican con independencia, además de ser compatibles con las normas y los principios internacionales de derechos humanos. Asimismo, exige que se adopten medidas para garantizar el respeto de los principios de primacía de la ley, igualdad ante la ley, separación de poderes, participación en la adopción de decisiones, legalidad, no arbitrariedad, y transparencia procesal y legal (p.3).

Razón por la cual tiene que ver con un marco legal común a todos, de estricto cumplimiento y garante de la protección de los derechos de las personas y es por ello que debe ser una realidad

para todas las sociedades sin ningún tipo de distinción. Así que los derechos de estas personas dependientes de las actividades económicas que se llevan a cabo con una motocicleta deben protegerse y el Estado de derecho de estos ha evolucionado en atención al cumplimiento de éste y a la preservación de los Derechos Humanos.

Por todo lo anteriormente expuesto, es importante resaltar que la relevancia de este estudio se centra en recopilar información sobre la necesidad actual de que el Estado colombiano regule el derecho de reposición de vehículos tipo motocicleta, debido a la importancia del recurso en la era actual donde se hizo necesaria la adquisición de este medio de transporte como herramienta de trabajo. Los hallazgos de este estudio podrán presentar información sobre la importancia de la regulación de dicho derecho en pro del alcance de los derechos fundamentales de los ciudadanos para el fortalecimiento del desarrollo de la nación.

Entonces, esta investigación es relevante pues se evidencia el uso de la motocicleta como fuente de empleo para la sostenibilidad de millones de familias, además de la posibilidad de incremento de los ingresos como fuente de ingresos adicional a la principal; también hay que referir el asunto ambiental, visto desde diversas aristas: el ahorro económico por los bajos consumos de combustible y la disminución de mayor uso de combustible (en el caso de ser posible la reposición por motocicletas eléctricas) el descongestionamiento de los medios de transporte público, lo cual implica mejor calidad de vida dado el ahorro en los tiempos de desplazamiento de los propietarios.

En palabras puntuales, hablar de regulación del derecho de reposición de los vehículos tipo motocicletas en Colombia, es hablar de desarrollo, porque se da apertura a un mundo de posibilidades que puede favorecer el alcance de mejoras en las condiciones de vida, lo que permite que el país logre alcanzar un crecimiento en lo que se refiere a la calidad de vida de sus habitantes a través del principio de la igualdad.

Por supuesto que no se puede dejar a un lado la relevancia de esta investigación desde el punto de vista ambiental. Queda claro que la regulación del derecho de movilidad y reposición

económica de los vehículos tipo motocicleta mejora la actuación ambiental, debido a que se enfoca en la reducción de la afectación que se genera al medio ambiente tras la menor emisión de gases de los vehículos tipo motocicleta que ya han abarcado su vida útil, por ello, se contribuirá con el mantenimiento de las condiciones ambientales a través de la participación del Estado como ente garante de las condiciones de vida dignas y seguras de sus ciudadanos.

En consecuencia, la investigación preserva el cumplimiento de un conjunto de elementos jurídico-normativos: si es un deber apostar a la mejora de la movilidad, en tanto descongestionamiento del tránsito y de la calidad de vida, y a la mejora ambiental, en tanto menor emisión contaminante a mayor desplazamiento, así como menor consumo de combustible, es un deber reponer su vehículo por ende y éste está acompañado por el derecho para los propietarios de motocicletas de lograr tal reposición; por tanto, es injerencia del Estado lograr que los propietarios, en principio de igualdad, alcancen tal deber en respeto de su derecho a seguir contando con su vehículo como fuente de empleo, sin que ello signifique que no puedan cumplir con el deber de reponerlo por falta de ingresos para cubrir el gasto que ello significa.

## **Objetivos**

Una vez expuestos los argumentos por los cuales esta investigación tiene relevancia se presentan los objetivos planteados

### **Objetivo General**

Analizar la necesidad de que el Estado colombiano regule el derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos motos de gama baja en el territorio nacional

### **Objetivos Específicos**

Describir el contexto teórico y legal que respalda la regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los propietarios de motocicletas como herramienta de trabajo;

Identificar las principales afectaciones que se generan en las familias propietarias de una motocicleta como medio de transporte y trabajo al no poder reponerla económicamente en los casos que este derecho se amerite;

Plantear una iniciativa legislativa para la regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los propietarios de motocicletas dentro del territorio nacional.

## Capítulo I.

### Contexto teórico y legal del derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos tipo moto en Colombia

Para el desarrollo de este capítulo se hará uso de los referentes teóricos de importancia para la investigación, se utilizaron antecedentes de otros investigadores que sirven de sustento teórico para el estudio, así mismo se definieron los conceptos de mayor relevancia y se presentó el marco legal que avala el estudio.

#### Estado del arte

Dentro de los procesos investigativos se debe hacer una búsqueda especializada sobre la temática abordada, con el propósito de obtener y analizar la información recolectada, dentro de estos se encuentra el estado del arte, lo que permite adquirir conocimiento y establecer comparaciones con otros conocimientos paralelos a este, ofreciendo diferentes posibilidades de comprensión del problema tratado; pues brinda más de una alternativa de estudio. Por ello, en esta investigación es necesario presentar el estado del arte sobre la problemática estudiada:

**Tabla 1**

*Estado del arte*

Autor/año	Objetivo del estudio	Resumen	Aporte
Ariza y Guarnizo (2016)	Estudiar el uso de la motocicleta en el sector productivo en la ciudad de Bogotá	Para este trabajo de investigación se realizó un acercamiento a empresas que utilizan la motocicleta en sus procesos con el propósito de conocer las prácticas que se están llevando a cabo en las compañías con relación al uso de este vehículo; indicadores relacionados con accidentalidad,	Este estudio permite evidenciar como el uso de motocicletas representa una alternativa para el empleo de diversidad de personas, además de ello como un medio de transporte que potencia la eficiencia de las empresas. Así mismo se indica la necesidad de que se siga toda la normatividad vigente

		<p>calidad de vida del trabajador, políticas de responsabilidad social empresarial y eficiencia. Así mismo, se buscó conocer la posición del empresario ante la posibilidad de uso de la bicicleta como una alternativa en algunos servicios que hoy se realizan en motos y sus compromisos con sus empleados. Por último, el trabajo presenta las posibilidades de la bici como modo de trabajo y un plan de seguridad orientado a los motociclistas con algunas medidas para ser atendidas por las empresas y una propuesta de política pública basados en la normatividad en pro de mejorar la seguridad vial y la movilidad de la ciudad</p>	<p>para garantizar la seguridad de los motorizados. Otro de los aportes de la investigación es referente a la calidad de vida de quienes dependen económicamente de este tipo de trabajo, ya que representa una fuente de ingresos que potencia la sostenibilidad familiar</p>
Rojas y López (2019)	<p>Identificar los factores que intervienen en la accidentalidad vial de los trabajadores que usan motocicleta para el desarrollo de su actividad laboral en empresas de la ciudad de Ibagué.</p>	<p>En la actualidad la motocicleta pasó de ser un medio de transporte a convertirse en una herramienta de trabajo; razón por la que el presente proyecto de investigación, caracterizó la accidentalidad vial de los trabajadores que usan motocicleta para el desarrollo de su actividad laboral en la ciudad de Ibagué. Se realizó un estudio cuantitativo, de tipo descriptivo con corte transversal, usando la encuesta como herramienta para la recolección de la información y obteniendo como resultado: características sociales y</p>	<p>La información suministrada por este estudio es evidencia del incremento del uso de la motocicleta como medio de empleo, ya que, se hace mención especial en la ciudad de Ibagué donde el número de personas que utilizan la motocicleta como medio de trabajo se ha incrementado notoriamente y quienes realicen actividades de domicilio de productos o encomiendas, servicios de transporte, entre otras que representan su principal fuente de ingresos y de</p>

---

		demográficas, factores, causas y variables representativas de la accidentalidad vial de esta población, lo que permitió la formulación de una serie de recomendaciones dirigidas a las empresas de Ibagué entorno a la prevención de los accidentes de tránsito en trabajadores motociclistas	sostenibilidad de su núcleo familiar, lo cual, evidencia la necesidad de que todo lo relacionado con este tipo de vehículo sea regulado
Figuroa, Muñoz y Tombe (2021)	Describir la relación de la práctica laboral del mototaxismo con las condiciones de vida de quienes ejercen esta labor, en el municipio de Santander de Quilichao Cauca	Una fuente de ingresos informal es el traslado de pasajeros como servicio público a través del uso de una motocicleta, lo cual se conoce como mototaxismo. El estudio se centra en el análisis de dicha actividad como fuente de trabajo de un gran número de personas en el municipio de Santander de Quilichao Cauca de Perú, para este estudio el enfoque metodológico utilizado fue el etnográfico, definido como un método de investigación que consiste en observar y registrar en un contexto y proceso determinado, los hallazgos del estudio evidenciaron la realidad de que la motocicleta es una herramienta de trabajo que favorece al sustento de un gran número de familias y que este ha favorecido a la obtención de mejoras en la calidad y que a pesar de no ser una actividad que se encuentre legalizada genera empleo y favorece al desarrollo de quienes llevan a cabo esta práctica	Como bien es conocido la motocicleta es un medio de transporte de dos ruedas con capacidad para dos personas, en la actualidad no se encuentra regulada como actividad legal el uso de este tipo de vehículo como medio de transporte público, por ello, quienes hacen uso de su motocicleta para ejecutar actividades laborales requieren contar con herramientas jurídicas que les permitan desarrollar de forma adecuada el trabajo que suministra su sustento y el de su núcleo familiar. Con la información que este antecedente suministra se evidencia la importancia de este medio de transporte para el sustento de las familias cuyos ingresos principales provienen de actividades de la motocicleta, por otro lado, se cuentan con evidencia de que quienes la realizan tienen mejoras en su calidad de vida y que pueden ajustar sus

---

---

Querubín Cardona (2020)	y identificar los efectos de una eventual formalización de las condiciones laborales de los repartidores en el modelo de negocio de Rappi en Colombia	En este estudio se examinan las consecuencias de una posible formalización de las condiciones laborales de los repartidores en el modelo de negocio de Rappi en Colombia, con base en la experiencia regulatoria experimentada por las plataformas de domicilio Deliveroo y Glovo. Inicialmente, se verifican las condiciones de trabajo actuales de los Rappitenderos, luego se exploran las medidas plateadas por el gobierno colombiano para formalizar el trabajo en plataformas digitales de domicilios, y por último, se examinan las consecuencias que han tenido las medidas para formalizar el empleo impuestas por el gobierno español y francés en el modelo de negocio de las plataformas digitales de domicilios Deliveroo y Glovo.	horarios de trabajo según sus necesidades Los hallazgos de esta investigación son reflejo de la realidad en Colombia, pues se describe que la globalización ha generado cambios donde los consumidores de diversos bienes y servicios han demandado el uso de herramientas digitales que permitan tener acceso a sus necesidades de forma rápida y sencilla, por ello, las plataformas de servicios a domicilio han constituido una alternativa para satisfacer las necesidades actuales de la población, así mismo se evidencia como el uso de motocicletas se ha incrementado debido a la fuente de empleo que estas aplicaciones han generado, lo cual favorece al desarrollo económico de la nación y favorece las condiciones de vida de quienes utilizan este vehículo como herramienta de trabajo. Además de ello el estudio contiene un marco legal sobre la regulación de esta actividad y la necesidad de que el gobierno nacional adopte mecanismos legales que permitan regular el ejercicio de este tipo de trabajos en moto en pro
-------------------------	---	--	---

---



---

Velasco  
Vladimir  
(2016)

y Describir los  
derechos  
fundamentales  
desde la teoría del  
Derecho reconocida  
como argumentación  
jurídica

Este antecedente propone una reflexión sobre el concepto de los derechos fundamentales desde la perspectiva del profesor Alexy, quien expone como argumento central que, al positivizarse, los derechos humanos se convierten en fundamentales, esto es, que los derechos son vinculados formalmente a una Constitución. También reconoce que existen derechos fundamentales por fuera de la Constitución que son vinculados por vía de bloque de constitucionalidad. Desde otra perspectiva, según Ferrajoli, los derechos fundamentales son los adquiridos como titulares por las personas con capacidad de obrar y que deben garantizarse por las instituciones estatales. Estas perspectivas forman parte de lo que se ha conocido en la teoría del Derecho Constitucional como neoconstitucionalismo, de la cual Ronald Dworkin se ha convertido en impulsor por su concepción de que los principios son esenciales para el Derecho y son superiores a las leyes que son promulgadas desde una apreciación más particular por los intereses que caracterizan a los partidos que conforman el Parlamento. El punto de encuentro de estos teóricos está en que los principios y

del bienestar de aquellas personas que lo ejecutan. Lo descrito en este estudio muestra la necesidad de que los derechos fundamentales de las personas sean garantizados por los Estados, lo cual se justifica en el hecho de que este debe proporcionar lo requerido por todos sus habitantes para lograr condiciones básicas de alimentación, salud, educación, justicia, entre otros sin ningún tipo de distinción reduciendo así la problemática de la desigualdad que afecta a los más vulnerables. Esta información sustenta el hecho de que el Estado colombiano debe regular el derecho de reposición económica de los propietarios de vehículos tipo motocicleta, en pro de garantizar la continuidad de la actividad económica a las familias cuyo recurso es su fuente de sostenibilidad y prevenir el incremento de la pobreza en la nación, sino que al contrario se apueste por el crecimiento, desarrollo y mejoras en la calidad de vida de sus habitantes.

---

---

los derechos son superiores a las leyes y su interpretación por parte de los jueces y su cumplimiento determina sociedades más democráticas.

---

Fuente: Elaboración propia

El estado del arte revisado da cuenta del tema en sus antecedentes, lo cual lo legitima como objeto de estudio. En particular, puede observarse que este tipo particular el vehículo se asocia en la actualidad con un derecho fundamental que es el empleo, por lo cual el Estado tiene compromiso de garantizar lo requerido por sus habitantes (Velasco y Vladimir, 2016). En esta medida se parte del supuesto de que la motocicleta dejó de ser un medio de transporte para convertirse en una herramienta de trabajo (Rojas y López, 2019), de manera que siéndolo representa una fuente de ingresos que potencia la sostenibilidad familiar (Ariza y Guarnizo, 2016) e insta a su protección.

La necesidad de ver el objeto de estudio desde la regulación jurídica reside precisamente en su uso de actividades laborales, lo cual ha cambiado su condición y la ha ligado con el derecho fundamental al trabajo (Figueroa, Muñoz y Tombe, 2021). Queda entendido entonces que al ser así no solo se trata del propietario de la motocicleta a quien impacta la regulación, sino a la propia familia quien depende de esas actividades laborales para garantizar su sustento y también, como ocurre con los derechos fundamentales que son interdependientes, con la educación, la salud, el bienestar, entre otros.

Además, se extiende fuera del impacto de la familia misma, tal y como consideraron Querubín y Cardona (2020), porque al unirse a la noción de trabajo, no solo se queda en impacto al núcleo familiar, sino que se amplía hacia una fuente de empleo (potenciada ahora por la aplicaciones digitales) que termina siendo desarrollo económico de la nación, porque se convierte en empleo para los desempleados, para quienes pertenecen a estratos socioeconómicos bajos, con lo cual se protege la vulnerabilidad económica de los colombianos en tales circunstancias.

## **Marco conceptual**

### ***Estado social de derecho***

El Estado de derecho es aquel que al mismo tiempo formula prescripciones relativas al ejercicio de su potestad administrativa, asegura a los administrados, como sanción de dichas reglas, un poder jurídico de actuar ante una autoridad jurisdiccional con objeto de obtener la anulación, la reforma o por lo menos la no aplicación de los actos administrativos que la hubieran infringido. Por lo tanto, el régimen del Estado de derecho se establece en interés de los ciudadanos y tiene por fin especial preservarlos y defenderlos contra las arbitrariedades de las autoridades estatales (Villar Borda, 2007, p. 77).

### ***Políticas Laborales***

Comprenden un conjunto de políticas que actúan en el entorno de la relación de trabajo entre el trabajador y el empleador y que influyen en el marco y en las condiciones en que se realiza el trabajo. Comprende disposiciones relativas a la garantía de derechos como los salarios mínimos, prestaciones obligatorias, seguridad social, seguridad e higiene en el trabajo, seguridad en el empleo, no discriminación, restricciones al trabajo de menores, derecho de huelga, y todo el cúmulo de aspectos normativos e institucionales que rigen en esta materia (Samaniego, 2002, p. 12).

### ***Derechos humanos***

Los derechos humanos son normas que reconocen y protegen la dignidad de todos los seres humanos. Estos derechos rigen la manera en que los individuos viven en sociedad y se relacionan entre sí, al igual que sus relaciones con el Estado y las obligaciones del Estado hacia ellos.

Las leyes relativas a los derechos humanos exigen que los gobiernos hagan determinadas cosas y les impide hacer otras. Las personas también tienen responsabilidades; así como hacen valer sus derechos, deben respetar los derechos de los demás. Ningún gobierno, grupo o persona

individual tiene derecho a llevar a cabo ningún acto que vulnere los derechos de los demás (UNICEF, s.f., párr. 1-2)

### ***Derecho humano al Trabajo***

El derecho al trabajo es un derecho fundamental y esencial para la realización de otros derechos humanos y constituye una parte inseparable e inherente de la dignidad humana. Toda persona tiene derecho a trabajar para poder vivir con dignidad. El derecho al trabajo tiene tres elementos fundamentales:

- 1) libertad para ejercer cualquier profesión lícita sin injerencia de alguna autoridad pública;
  - 2) derecho a tener un trabajo, que implica obligaciones positivas para el Estado, a fin de fomentar las circunstancias propicias para generar empleos;
  - 3) dignidad, toda vez que el trabajo debe cumplir con un mínimo de condiciones justas
- (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016a, p. 7).

### ***Derecho humano a la movilidad***

Es el derecho a la movilidad voluntaria, por lo que alude al desplazamiento de la persona de un lugar a otro, principalmente, con la finalidad de satisfacer necesidades básicas y que permitan mantener una vida digna y en ejercicio del derecho a la libre circulación (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016b, p. 8).

### ***Derecho humano al medio ambiente saludable***

El derecho refiere a nuestro entorno y su bienestar es vital para subsistir. No obstante, el bios en sí tiene valor, independientemente de su importancia para la subsistencia del ser humano. (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016c, p. 7).

***Enfoque estratégico de desarrollo***

Enfoque que propone la planificación como un acto político, una teoría y una disciplina para la creación de sentido (de pertenencia y de futuro) y la gobernanza multiescalar, intersectorial y pluritemporal del desarrollo (Mattar y Cuervo, 2017, p. 35)

***Motocicleta***

Es un vehículo de dos ruedas impulsado por un motor. El cuadro y las ruedas constituyen la estructura fundamental del vehículo. La rueda directriz es la delantera y la rueda motriz es la trasera. Tienen la consideración de motocicleta los automóviles que se definen en los dos epígrafes siguientes:

1. Motocicleta de dos ruedas: vehículo de dos ruedas sin sidecar, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cc, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 Km/h.
2. Motocicleta con sidecar: vehículo de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cc, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 Km/h. (Ministerio de Interior, s.f., p. 6).

**Marco teórico**

En la visualización de esta investigación, se manejarán ejes temáticos de acuerdo a los objetivos planteados, estos ejes temáticos son Estado Social de Derecho, Políticas Laborales o de Empleo y Derechos humanos, en cuanto a Derecho al Trabajo, Movilidad como derecho humano y medio ambiente saludable como derecho humano.

### ***Estado social de derecho***

Dentro de las diversas políticas nacionales alrededor del mundo se busca conseguir alternativas que garanticen la protección de los derechos humanos, lo cual se debe a la importancia que esto tiene en el bienestar y calidad de vida de sus habitantes, que, sin duda alguna está directamente relacionada con el desarrollo económico de la nación, pues un Estado con recursos podrá abastecer las necesidades de su población e incluso proporcionar mejoras en su calidad de vida.

Durante décadas en diversidad de naciones a nivel internacional estaban consolidados como Estado de derecho, donde por causa de la garantía de la figura jurídica se daba pie a un distanciamiento entre el Estado y la sociedad, dando así paso a la más grande desigualdad para dar solución a los diversos problemas sociales (Marín y Trujillo, 2016). Esta realidad se vivió en Colombia hasta la vigencia de la Constitución de 1886, la cual fue cambiada en el año 1991 a través de una asamblea constituyente, lo cual se justificó por la violencia desenfadada que se vivía en el momento en el país, producto de los carteles del narcotráfico, la presencia y crecimiento de grupos guerrilleros, el nacimiento de grupos paramilitares, entre otros escenarios que generaban un escenario de violencia extrema donde todos los habitantes eran vulnerables ante dichos escenarios.

Todo lo anterior demostraba la falta de aplicabilidad de la Constitución de 1886, que a su vez daba origen a la pobreza, desigualdad, entre otros aspectos que afectaban a la población en general. Es por ello, que en el año 1991 se decide reformar la constitución nacional, la cual se basó en el modelo del Estado Social de Derecho implementado en Alemania y España y bajo el cual se rige la actuación del Estado, bajo la interpretación de la Corte Constitucional quien se encargaría de adaptar dicho estado a las circunstancias propias del país (Marín y Trujillo, 2016).

Es por ello que se emitió la sentencia T-406 de 1992, a través de la cual se establecieron los elementos que se derivan del principio del Estado Social de Derecho. Ahora bien, que quiere decir

que Colombia sea un Estado Social de Derecho, no es más que la garantía de que los habitantes de la nación contaran con “estándares mínimos de salario, alimentación, salud, habitación, educación, asegurados para todos los ciudadanos bajo la idea de derecho y no simplemente de caridad” (Londoño, 2007).

Para Romero y Cortes (2018) el estado social de derecho busca:

que los derechos humanos y las finalidades sociales donde emerge la concepción en la que la sociedad participa activamente para la formulación de la voluntad general, generen la concreción del principio distributivo y de otras políticas que procuran otras prestaciones sociales. En una palabra, se trata de una garantía sobre el pleno desarrollo del individuo a través de la solidaridad, por lo que las estructuras estatales tienen la misión de crear y activar permanentemente la organización de transferencias sociales (p.15).

Por su parte Medellín (2021) indica que la definición de un Estado social de derecho es aquel donde se hace la incorporación en el orden jurídico los derechos sociales fundamentales, políticos y civiles, asumiendo el compromiso de que Estado dará garantía de su cumplimiento para todos los habitantes de la nación sin ningún tipo de desigualdad y de manera imparcial.

En otras palabras, el Estado Social de Derecho se rige por la preservación y garantía de los derechos humanos, por ello, toda nación que se declare de esta manera debe garantizar un equilibrio entre los derechos y los deberes de los ciudadanos, garantizando la equidad en lo que respecta a una balanza en la justicia donde el ser humano y sus necesidades sean el centro de su aplicabilidad.

Para esta investigación el término de Estado Social de Derecho declarado en la Constitución Política de Colombia de 1991 cobra gran relevancia, puesto que cuando existe un vacío de herramientas judiciales que garanticen un derecho igualitario se está afectando las condiciones de

vida de la sociedad en general y se pone en riesgo la garantía de los derechos fundamentales por parte del Estado para las personas más vulnerables.

### ***Políticas Laborales o de Empleo***

El empleo va relacionado con los cambios económicos que se puedan presentar en un país, pero no solo en el momento, sino que puede existir una larga historia respecto a resultados que no han sido fructíferos y que generan que muchas o un grupo de personas no se encuentren ocupadas o se encuentren desempleadas. Dentro de estas personas o grupos entran los jóvenes, la desigualdad de género, los migrantes, los adultos mayores, entre otros (Organización Internacional del Trabajo, 2012).

Al problema del empleo se suma un debilitamiento en la relación entre el crecimiento y la creación de empleos de calidad, observado durante las últimas dos décadas en muchas partes del mundo. Los responsables de la formulación de políticas asignan cada vez mayor prioridad a la creación de empleo pleno y productivo y trabajo decente para todas las mujeres y hombres en sus programas de políticas y formulan estrategias para alcanzar este objetivo (Organización Internacional del Trabajo, 2012).

Estos son problemas que se observan en todas partes del mundo, los países no siempre se encuentran preparados para asumir políticas de empleo que beneficien a la mayoría de la población, por ello, el Estado como principal garante de las condiciones de desarrollo de los habitantes de un país deben gestionar de forma adecuada los requerimientos de su población en cuanto al acceso a trabajo a través de la combinación de mercado, estado y ciclo económico, para su alcance se debe hacer uso de herramientas jurídicas que mitiguen las posibles barreras para el desarrollo de las actividades laborales a través del planteamiento de objetivos acordes a las necesidades existentes en el ámbito laboral.



Una política nacional de empleo puede definirse como la constitución de un enfoque y un plan amplio y práctico para lograr los objetivos de empleo de un país (Organización Internacional del Trabajo, 2015). Estas políticas deben ser coordinadas y de múltiples componentes que se adapten a las condiciones y los contextos locales y que sean negociadas por todos los involucrados. Se debe aclarar que las políticas las deben aplicar todos los organismos competentes, no solo aquel específico en materia laboral.

La Organización Internacional del Trabajo afirma entre otras cuestiones, que las políticas de empleo:

No solo abarcan temas cuantitativos, como los elevados niveles de desempleo o los bajos niveles de empleo, sino también cualitativos, por ejemplo, la aparición de nuevas formas de empleo precario y empleo vulnerable, la pobreza de los trabajadores, las prácticas discriminatorias y las violaciones de los derechos fundamentales en el trabajo (p. 7).

La política laboral debe encontrarse vinculada con los componentes económicos y sociales de un país, es decir, no puede ser un acto aislado, pues no cumpliría con un análisis profundo de la situación que genera dicha política. Debe existir una discusión amplia sobre las opciones disponibles para crear trabajo decente u otros criterios para elegir las opciones óptimas. También éstas se consideran como medidas u objetivos para el buen funcionamiento del mercado laboral y las condiciones de trabajo que se ofrecen en él. Su finalidad última es la creación de empleo y la reducción de las tasas de paro (Wolters Kluwer, 2020).

### ***Tipos de Políticas Laborales***

Se pueden tomar en consideración 2 tipos específicos en lo referente a las políticas laborales propiamente dichas, pero se deben tomar en consideración lo referente al aparato macroeconómico

para ello, se hará uso de lo expuesto por Wloters Kluwer

(2020):

-Políticas referidas a elementos normativos e institucionales del mercado de trabajo: estas políticas se encaminan a establecer un criterio de falta de estructura o normativa para regular el mercado de trabajo. Más específicamente pueden referirse a las estructuras relacionadas con el sueldo, sueldo mínimo, despidos, movilidad, organización de búsqueda de empleo, tiempo de trabajo, entre otros.

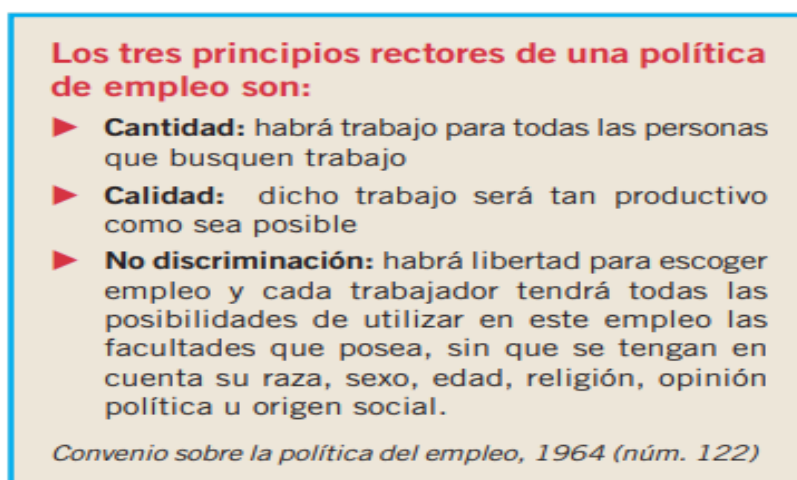
-Políticas activas del mercado de trabajo: hacen referencias a aquellas políticas para lograr garantizar el empleo o que las personas desempleadas tengan un ingreso. En la actualidad se tiende a la formación de los trabajadores para la escala laboral.

### ***Principios de las Políticas Laborales***

Desde el punto de vista internacional son 3 principios los que se plantean y que son necesarios para partir de ellos:

### **Figura 3**

#### *Principios de las Políticas de Empleo*



**Fuente:** Organización Internacional del Trabajo (2012).

Si bien son principios que se aplicarán desde la coyuntura o realidad social, cultural, política y económica que tenga cada país, siempre se deben tomar en consideración. El principio de cantidad, que busca que la mayoría de personas logren obtener un empleo que le permite cubrir sus necesidades básicas. El principio de no discriminación se ha diseminado en todas las materias, desde el punto de vista laboral es importante decir que todas las personas tienen derecho a acceder al empleo.

### ***Desafíos de las Políticas Laborales***

Tal como se ha venido recalando anteriormente, las políticas laborales dependen en gran medida de las necesidades y las realidades políticas y sociales de cada país. Por ello, existen desafíos constantes que los países deben intentar resolver en lo referente al ámbito laboral. Entre los desafíos se observan:

- Las tendencias demográficas de los últimos años ejercen una enorme presión sobre los mercados laborales.
- La creciente despoblación de los sectores agrícolas de los países ha inundado las ciudades y esto ha causado que el trabajo no alcance.
- El crecimiento económico sin políticas laborales eficiente no se traduce en empleos.
- La existencia del empleo informal
- La desigualdad en el trabajo en el mundo es creciente y el crecimiento económico no llega hasta los trabajadores.

Unos países presentarán más desafíos que otros a la hora de generar las políticas laborales, por ello, debe existir un consenso y un abordaje multidisciplinario entre los diversos entes involucrados para que las políticas puedan funcionar. En el caso que refiere a este trabajo de investigación, es necesario contemplar este aspecto debido a que el Estado colombiano debe ser garante de las condiciones igualitarias para todos sus ciudadanos, en este contexto investigativo se

evidencia la necesidad de que se contemple la actividad laboral que se realiza con los vehículos tipo motocicleta y que con base a ello se regulen todos los aspectos necesarios para asegurar la protección de quienes ejecuten este tipo de actividades, donde por supuesto prevalece el derecho de movilidad y reposición económica de las motocicletas.

***Derechos humanos: empleo, movilidad y medio ambiente saludable***

Como ya se ha detallado, la investigación en esencia trata de que al proponerse una regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los propietarios de vehículos tipo motocicleta en el territorio nacional se esté dando cumplimiento al Estado Social de Derecho en Colombia, ya que con ello se garantizan estándares mínimos de vida y de desarrollo humano. En este sentido, la investigación jurídica se une al enfoque de derechos humanos que actualmente da cuenta de la relación derecho-realidad sociohistórica que en el ámbito del derecho se expresa para plasmar leyes positivas que muestran un discurso normativo dirigido a la defensa de lo humano y que evidencian cambios en la propia concepción del investigador, quien expresa que existe potencialidad y compromiso, como asuntos éticos, que aportan a la construcción de conocimiento necesario para la dignidad humana.

De fondo, la investigación tiene como pilares los derechos humanos: derecho al trabajo, derecho a la movilidad y derecho a un ambiente sano saludable. Todos en su conjunto muestran el marco del desarrollo humano, lo cual es, por supuesto, una visión estratégica de desarrollo. La Organización de las Naciones Unidas (ONU) para 2015 estableció los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) a 2030, por lo cual se establecieron y acordaron 17 ODS con sus correspondientes metas (ONU, 2015), a los fines de mostrar la visión prospectiva que encausa la actividad propia de los Estados.

Estos tres derechos forman parte de los ODS 2030 y de sus metas y muestran cómo se conciben trabajo, movilidad y ambiente como derechos que todas las personas poseen para

desarrollarse como humanos que son, para lo cual Colombia, como todos los Estados miembros, apuestan a su cumplimiento.

En particular, el derecho al trabajo que impacta la vida de los propietarios de motos y la condición socioeconómica de su familia y la garantía de su fuente de ingresos, el derecho a la movilidad que se ve legitimado por la existencia de la motocicleta como vehículo que propia la movilidad urbana y mejora la calidad de vida contra el descongestionamiento del tránsito y el ahorro de tiempo transitable y el derecho a un ambiente saludable al cual coadyuva la motocicleta al ser un vehículo de menor emisión contaminante. Ello se hace efectivo en un enfoque estratégico de desarrollo humano que en lo adelante se desarrolla.

### ***Enfoque estratégico de desarrollo***

Los derechos humanos referidos marcan un enfoque estratégico de desarrollo en la investigación. En esa medida, deben precisarse los ODS que aplican para la visión estratégica que se insta con la propuesta, lo cual se logra con la revisión de los ODS 2030 y sus metas de desarrollo.

Son una apuesta al futuro que se construye desde el presente, hacia donde se camina, hacia donde se mira para tener claridad de meta. Es por ello que, se construyen planes de desarrollo en los países, de manera que puesta la meta pueda darse consecución a pasos por los cuales transitar para hacerla realidad.



Los ODS 2030 son los objetivos de todos y sus metas son un final claro para que los países puedan ir caminando el presente con mirada prospectiva. Ello implica una dirección establecida para todos los países que, estratégicamente, toman decisiones para alcanzar el desarrollo de los pueblos.

En particular, esta investigación se focaliza en unos específicos ODS, por lo cual puede afirmarse que su intencionalidad es estratégica, tal como se muestra en la Tabla 2 a continuación:

Tabla 2

*ODS 2030 adecuados a la investigación*

ODS 2030	Objetivo	Adecuación con la investigación
 <p><b>8</b> TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO</p>	<p>Objetivo 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos</p>	<p>Aplicación de una Política de desarrollo social, en cuanto a la protección de los propietarios de motocicletas que no pueden cubrir los gastos socioeconómicos de la reposición del vehículo, tal y como se hizo precedente en la ley 688 de 2001.</p> <p>Aplicación de la reposición de motocicleta como forma de consumo eficiente y de minimización del impacto ambiental negativo, por lo cual deben cumplirse estándares de emisión de gases contaminantes</p> <p>Apoyar el derecho al trabajo que poseen los propietarios de motocicletas en Colombia, al considerarse principal fuente de empleo. La reposición de motocicletas facilita la vida laboral de los propietarios</p>
 <p><b>10</b> REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES</p>	<p>Objetivo 10: Reducir la desigualdad en y entre los países</p>	<p>Apoyo a propietarios de motocicletas, en cuanto a nuevos vehículos (reposicionados) para mejorar su fuente de empleo y su consecuente ingreso familiar. ANDI en 2019 aseguró que el 92% de las motocicletas colombianas se usan para trabajo y transporte al trabajo, por lo cual contribuyen al desarrollo del país y deben protegerse este sector y su ingreso económico. A ello se agrega que el sector genera ingreso en talleres de reparación, comercio de proveedores y servicios y negocios relacionados.</p>

		<p>La reposición de motocicletas debe ser amparada por el principio de igualdad para los propietarios que no pueden cubrir tal reposición en el marco de una política de protección social que se articule con los programas de desintegración vehicular y promoción al uso de vehículos con combustible más limpio del Ministerio del Ambiente (2010) de la Política de prevención y control de la contaminación del aire</p> <p>La política de protección social aludida en la ley 688 de 2001 que impulsó la protección social de los propietarios de vehículos a reponer debe ser nuevamente considerada en el caso de los propietarios de motocicletas que impulsan un sector cercano al 60% de los empleados que se transportan en el país (ANDI, 2019)</p>
	<p>Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles</p>	<p>La motocicleta a reponer debe convertirse en el sistema de transporte seguro, accesible y sostenible para el propietario que debe cumplir con la reposición</p> <p>El propietario de motocicleta en reposición debe cumplir con uso de transporte público</p> <p>El propietario de motocicleta en reposición debe cumplir con formación en seguridad vial que puede ser ofrecida por las empresas ensambladoras de motos en Colombia y controladas por el Ministerio de Transporte</p> <p>La motocicleta en reposición debe cumplir con la meta de reducción del impacto ambiental, por lo cual se adecuará a estándar de emisiones Euro 3 o superior, lo cual se traduce en menor cantidad de gases contaminantes liberados en el ambiente (ANDI, 2019)</p>
	<p>Objetivo 16: Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas</p>	<p>La propuesta de regulación para el proceso de reposición de motocicletas se aplica a aquellos propietarios en condición de vulnerabilidad económica, quienes dependen del vehículo para su transporte y empleo y quienes la usan como fuente de empleo principal, a los fines de la protección social igualitaria de sus derechos</p>

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de ONU (2015)

### ***Derecho al Trabajo***

El derecho laboral o derecho al trabajo es el resultado de diversas luchas encabezadas por los trabajadores con la finalidad de obtener mejores condiciones laborales. Las primeras normativas laborales surgieron en Europa en los últimos años del siglo XIX, no obstante, a la fecha existen diversos aspectos por regular para terminar finalmente con la explotación del hombre por el hombre.

La creación del Derecho del Trabajo supuso que la regulación de las relaciones laborales que había estado tradicionalmente a cargo de fuentes de configuración unilateral: el contrato de arrendamiento de servicios, el reglamento interno de trabajo y la costumbre, que expresaban la disparidad, se trasladara a las nuevas fuentes: la ley laboral y el convenio colectivo que buscan la paridad (Neves, 2015).

Como la relación laboral es, de un lado, conflictiva, porque los intereses de los trabajadores -como individuos y como categoría son diferentes y a veces opuestos a los de los empresarios -como individuos y como categoría, siendo ambos legítimos, se requiere regulación, para que el conflicto discurra entre los márgenes del sistema; pero como, de otro lado, es estructuralmente desigual, porque los trabajadores no tienen poder económico y los empresarios sí, se requiere que esa regulación sea equilibrada para balancear con la ventaja jurídica la desventaja material y, de ese modo, contribuir a la materialización de la justicia y la paz (Neves, 2015).

En este sentido, existen generalidades del Derecho que tienen que ver con el Trabajo, por lo que se consideran propias del Derecho Laboral; éstas se muestran en la figura 4, a continuación:



**Figura 4.***Generalidades del Derecho Laboral*

**Fuente:** Cavazos (2004).

Se pueden destacar algunas definiciones sobre lo que se considera por derecho del trabajo o derecho laboral, como por ejemplo lo que cita Gómez (2012) quien indica que “es el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones obrero patronal, individual y colectivo, que tienen por objeto conseguir el equilibrio y la justicia social en las relaciones de trabajo” (p.12). De igual manera Borrel (2006) señala que es “el conjunto de normas, principios e instituciones que protegen, tutelan y reivindicán a los que viven de sus esfuerzos materiales e intelectuales con el propósito de lograr su destino histórico: socializar la vida humana” (p. 25)

También se puede observar la definición dada por Dávalos (2005) “el derecho del trabajo es el conjunto de normas jurídicas que tienen por objeto conseguir el equilibrio y la justicia social en las relaciones de trabajo” (p.35). Se destaca también la definición dada por Pérez (1983) en la que afirma que el derecho laboral “regula la relación de los trabajadores con las empresas y a su vez la relación de estos dos con el Estado” (p. 73).

Estas definiciones tienen común el hecho que se considera al trabajo como una situación de bienestar social, y el hecho que se garantice da por sentado que se habla de justicia social. Las

regulaciones que se pongan en práctica con respecto al derecho al trabajo deben ser diseñadas con el propósito de otorgar protección a quien se encuentre desfavorecido y que esta situación pueda generar incrementar la vulneración de sus derechos. En el caso particular de esta investigación el vacío legal existente del derecho de movilidad y reposición económica, lo cual constituye un factor que puede ser contrario al derecho al trabajo, pues si este vehículo es la herramienta de trabajo para el sustento familiar, la falta de su reposición pudiera representar la violación de este derecho.

### ***Naturaleza Jurídica del derecho al trabajo***

El Derecho Laboral es concebido como el estatuto de la clase trabajadora dentro de la constitución para lograr establecer cómo se prestan los servicios y los beneficios que obtendrán. Por tanto, se concibe como un Derecho Constitucional (De la Cueva, 2007). También se considera parte del Derecho Social en el sentido que se habla de la moral colectiva, no quiere decir que se busque la igualdad sino de nivelar las desigualdades que se puedan dar en la prestación de un servicio laboral. La igualdad deja de ser, así, punto de partida del derecho, para convertirse en meta o aspiración del orden jurídico (Dávalos, 2005).

Dentro del Derecho Público y el Derecho Privado, el Derecho Laboral se ubica en el espectro del Derecho Público, en el sentido que el Estado es quien regula y resguarda los derechos de los trabajadores (Gómez, 2012). Sin embargo, se debe tener observancia en relación a si se discuten aspectos contractuales, entonces se podría ubicar el derecho laboral en el espectro privado, pero siempre con observancia de toda la legislación (Dávalos, 2005).

De la Cueva (2007) señala que los principios generales por los que se rige el derecho laboral son:

-El trabajo como un derecho y un deber social: Las personas deben ser útiles a la sociedad, por esto se plantea como un deber.

-Libertad laboral: Poder ejercer, a conciencia y manteniendo las buenas costumbres y la moral, el trabajo que desea.

-Igualdad: Tanto en el acceso al empleo como en el pago por el trabajo que se realiza.

-Dignidad Humana: A los trabajadores se debe tratar con el mismo respeto que el patrono o empresario exige.

-Existencia decorosa: Puesto que la finalidad del trabajo es otorgar a los trabajadores una existencia decorosa en sentido económico, la misma sólo puede darse cuando el hombre está en condiciones de satisfacer sus necesidades materiales y las de su familia.

Ahora bien, es importante destacar que existe una diferencia marcada entre la Política laboral y el Derecho al trabajo. La primera va enfocada en el ámbito general a lo que puede hacer un país para hacer surgir el mercado laboral y es desarrollada bajo distintas modalidades (economía, propuestas legislativas, propuestas administrativas, infraestructura, entre otros). Mientras que el Derecho laboral por otro lado, desarrolla de manera legislativa la política laboral, lo cual, en este estudio, se encuentra estrechamente relacionado con la regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos tipo motocicleta, como garantía del derecho al trabajo de los que dependen de este tipo de vehículos como fuente principal de sus ingresos.

Cuando pudiera ocurrir que la no reposición de la motocicleta genere la posibilidad de suprimir la fuente de ingreso de un propietario, también puede ocurrir, en consecuencia, que éste sea vulnerado en su derecho al trabajo. Y con ello se estaría violentando el derecho fundamental del trabajo. Ello coloca a esta investigación en el marco de la protección de un derecho fundamental y a su propuesta de regulación en un punto clave de la misma.

La razón de ser considerado derecho fundamental es porque a partir de éste se cumplen otros derechos fundamentales. Sin trabajo no hay alimentación, salud o educación, por ello trabajar es inherente a la condición humana, ya que asegura las necesidades básicas del hombre (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016). De ello se desprende que existen derechos laborales.

Uno de ellos es el derecho a la permanencia en el trabajo, el cual aplica para la investigación presente, así como los principios de derecho a tener un trabajo que implica obligaciones positivas para el Estado, en este caso colombiano, por lo que debe fomentar las circunstancias propicias para ello y el principio de dignidad, de manera que el trabajo debe cumplir con un mínimo de condiciones justas (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016). En el caso que nos ocupa es obligación positiva del Estado una regulación que apoye la reposición de los vehículos para quienes no pueden cumplir con ello y es justo que estos propietarios permanezcan laborando en igualdad de condiciones de quienes sí pueden reponerlos; ello impactaría la posibilidad de que permanezcan en la labor que llevan a cabo con estos vehículos, además de que aseguraría el cumplimiento de los otros derechos fundamentales aludidos.

### ***La motocicleta como fuente de trabajo***

Ariza y Guarnizo (2016) aseguran, tras su investigación, que “la motocicleta tiene un rol importante en la ciudad, puesto que mueve la economía generando empleo para miles de familias capitalinas por consiguiente es importante asumir que dicho sector está creciendo aceleradamente donde se debe adquirir una responsabilidad entre la empresa, el motociclista y el estado” (p. 287). Esta interrelación es necesaria actualmente y el apoyo gubernamental al motociclista que labora y aporta con su trabajo al sector productivo se hace una necesidad perentoria.

En este sentido, ANDI (2019) afirma que las motocicletas son aliadas para el desarrollo del país, por cuanto en Colombia representan el tipo más común de vehículos a motor y el de mayor uso diario. En este sentido, ANDI precisó que “representan más del 57,12% del parque en circulación de vehículos a motor. Por tanto, las motocicletas son cruciales para nuestra economía nacional” (p. 21). Ello implica que en el país la economía depende de este particular vehículo, en asuntos como “desplazamientos casa-trabajo y viceversa, distribución de correo, entregas a domicilio, policía,

bomberos, equipos de rescate, trabajadores humanitarios y voluntarios, etcétera” (ANDI, 2019, p. 21)

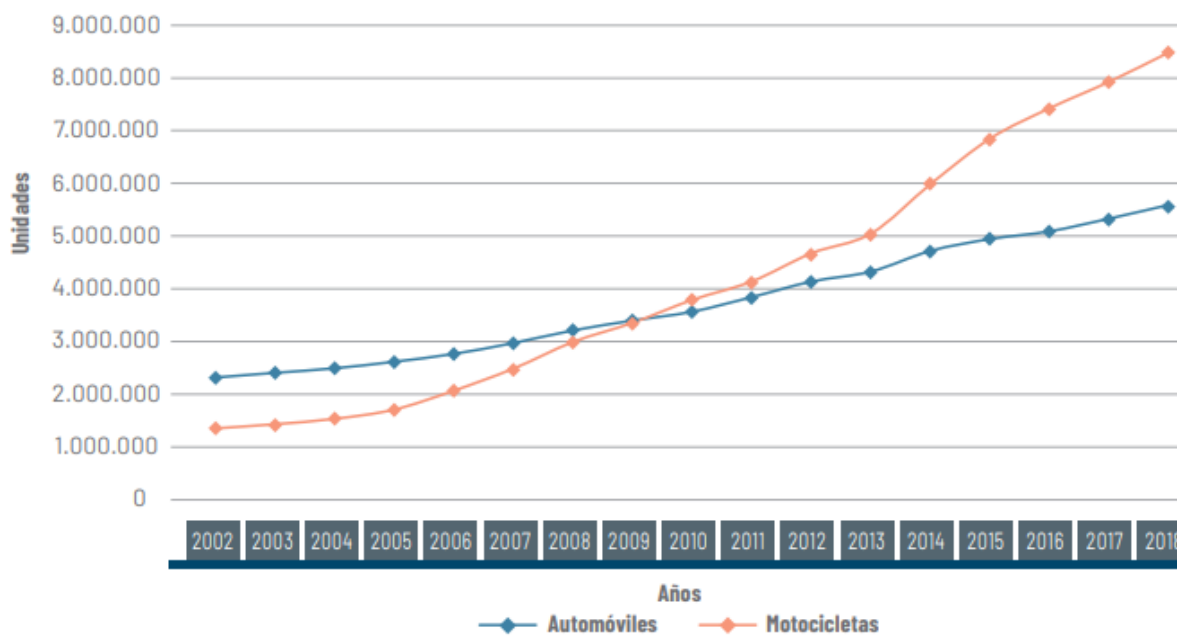
Esto también significa que la movilidad depende también de la motocicleta y que el desarrollo del sector es el desarrollo del país. Empleos y servicios, ingresos familiares, movilidad laboral, entre otros son los relevantes aspectos que son influidos por la presencia de la motocicleta en Colombia. ANDI (2019) puntualmente detalla que:

la contribución al empleo que genera la motocicleta como instrumento de trabajo, a través de oficios como domicilios, repartición de correo, periódicos y mensajería a empresas, se estima en aproximadamente dos millones de personas<sup>16</sup>. Así las cosas, en el campo industrial, comercial, de utilización como instrumento de trabajo, se calcula que las motocicletas emplean en Colombia la muy destacada cifra de más de 2,6 millones de personas. Tomando un promedio de tres personas por familia, podría afirmarse que la motocicleta apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos. Además, estas personas, al disponer un vehículo de transporte individual, ingresan a la vida moderna, lo cual genera un cambio en su cotidianidad, que se manifiesta en mayor libertad y autonomía. Dado su tamaño, la motocicleta no requiere garaje, lo que representa un ahorro adicional para estas familias versus la adquisición de un automóvil (p. 24).

He aquí la importancia de la motocicleta como fuente de empleo y de ingresos en el país y como factor de desarrollo económico. En tanto, la protección de este particular vehículo a motor y su uso para el trabajo es de cumplimiento obligatorio para el estado colombiano. El crecimiento del parque automotor a 2018 marca una distinción específica de la motocicleta frente al automóvil, lo cual permite concluir que para la economía nacional es crucial su protección; así lo muestra la figura 5, a continuación:

**Figura 5.**

*Crecimiento del parque automotor de automóviles y motocicletas, 2002-2018*



**Fuente:** ANDI (2019)

De allí que, el desplazamiento en moto al lugar de trabajo y el propio trabajo en moto son, en consecuencia, los dos derechos que se pretenden proteger en la investigación. La reposición de la motocicleta asegura que el derecho de movilidad (con énfasis en el trabajo sin que ello signifique dejar a un lado el esparcimiento, turismo y deporte) se cumpla, por tanto, con ello se garantiza el derecho al trabajo. Pero también a la educación cuando ésta se usa como transporte escolar (como lo establece la Ley 2033 de 2020), cuando es fuente de ingresos económicos principal o complementaria, cuando de estos ingresos proviene la alimentación y la salud familiar o cuando ésta es el transporte que moviliza a los trabajadores a su lugar laboral.

### ***Derecho de movilidad***

La movilidad es un derecho humano. Ésta es concebida como el “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura (Comisión

Nacional de los Derechos Humanos, 2016b, p. 3) y se considera un derecho fundamental porque cuando el hombre se moviliza puede dar cumplimiento a diversas necesidades básicas, tales como alimentación (desplazamiento para compra de víveres), salud (asistencia a servicio médico), trabajo (desplazamiento al centro laboral), educación (asistencia a centro educativo) o medio ambiente sano (uso de transporte sostenible).

Es por ello que el Estado tiene la obligación de garantizar el goce del derecho de movilidad, permitiendo el libre tránsito, propiciando la existencia de medios de transporte (sean públicos o privados) de calidad y eficientes, además de que cumplan con criterios ambientales (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016b).

La relación entre derecho de movilidad y otros derechos es específica e interrelacionada, porque del cumplimiento de éste pueden depender los demás derechos. En el caso de la investigación, el hecho de que no ocurra la movilización en motocicleta impide el derecho al trabajo y la no reposición impide la movilización. Es una realidad dependiente que depende toda de la existencia de la motocicleta y de la posibilidad de reponerla para dar cumplimiento a los estándares ambientales.

Es tan fundamental el derecho a la movilidad que su génesis proviene de la propia Declaración Universal de los Derechos Humanos que en su artículo 13 estableció el “derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado. Así como el derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país” (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016b, p. 11).

Queda entendido que el respeto y cumplimiento de los derechos humanos se interconectan entre sí y que el impacto en uno impacta a los otros. La motocicleta así es más que un vehículo; es movilidad, trabajo, alimentación, salud y educación. Por tanto, su protección es asunto de cumplimiento de derechos humanos. En Colombia, el cumplimiento con esto es de real compromiso. El Ministerio de Relaciones Exteriores (2022) al respecto asevera que el país está “comprometido

con la promoción, respeto y la garantía de los Derechos Humanos y las normas del Derecho Internacional Humanitario, con una institucionalidad fortalecida y con amplios espacios de diálogo que permiten la interlocución directa entre el Estado y las Organizaciones de la Sociedad Civil” (s.p.). Por ello, la investigación cuenta con un pilar estable y seguro para la formulación de la propuesta de regulación, ya que el Estado reconoce y ratifica los Derechos Humanos, en cuanto a su seguimiento y cumplimiento de obligaciones.

### ***Movilidad sostenible***

El fenómeno creciente de la movilidad humana por diversas causas (trabajo, alimentación, salud, educación, deporte, esparcimiento, otros), debe, a pesar de preservarse, canalizarse, porque son tantas las personas que se movilizan que generan caos en las ciudades, congestiones, desafíos para la seguridad vial, entre otros. Es tal el crecimiento del parque automotor que la movilidad debe ser considerada desde la perspectiva del desarrollo sostenible. En Colombia ya pudo mostrarse este crecimiento en la figura 4, lo cual sigue siendo una realidad *in crescendo*.

De allí que, se ha convertido en un real desafío ambiental el asunto de la movilidad. El Instituto de Estudios Urbanos (2016) puntualizó que son grandes desafíos, asuntos como: ordenamiento de la circulación, preservación del medioambiente y desarrollo eficiente del transporte de pasajeros y que en Colombia además de estos se deben revisar la seguridad vial (dada la cantidad de accidentes por año en sus principales ciudades), el estado de las vías, la necesidad de mejorar las prácticas de conducción y las políticas públicas dirigidas al tránsito.

La situación no se detendrá. Bancolombia (2021) reportó los datos de la Encuesta de Movilidad 2019, según la cual solo en Bogotá se llevan a cabo 13,36 millones de viajes diarios. La alternativa de solución se encuentra en asumir una movilidad sostenible. Ésta es posible si se toman en cuenta los ODS 2030, dentro de los cuales priman los sistemas de transporte económicos y ambientales y los medios de transporte eficientes, seguros, equitativos y competitivos que



coadyuven a dar soluciones como minimización de emisión de gases contaminantes, sedentarismo asociado al transporte, reducción de largos tiempos de viaje, mejora en la calidad del aire, ordenamiento de las ciudades y reducción de accidentes viales, disminución del consumo de gasolina y del costo de pasajes y lucha contra el cambio climático (Bancolombia, 2021).

Es de entender que el uso de vehículos de tecnología limpia es lo que mayormente se privilegia, en consecuencia, en tanto el concepto de movilidad sostenible guarda estrecha relación con ello. La Ley 1964 de 2019 definió la movilidad sostenible como:

aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development (Congreso de la República, 2019, artículo 2)

Así que el derecho de movilidad debe irse encaminando hacia la movilización con tecnología limpia o hacia la movilización a pie o en bicicleta. Además, lo ambiental se une a lo social en cuestión de bienestar social como calidad de vida. Así lo confirmó el Conpes de 2020 donde se puso en primer lugar la búsqueda del bienestar social, a partir de la movilidad; ello porque esta vía es la que “permite garantizar la realización del desplazamiento a toda la ciudadanía, de tal forma que condiciones económicas o de ubicación geográfica no sean limitantes para su desarrollo... para que todos puedan ejercer su derecho y acceder a los beneficios de la movilidad” (p. 20).

Y desde allí la relación con la posibilidad bienestar social que comprende la movilidad como vía para acceder a las otras oportunidades sociales: vida saludable y educación, por ejemplo.

## Marco legal

### *Constitución Política de Colombia*

Es importante comenzar a destacar lo que establece la Constitución Política de Colombia, sobre las disposiciones establecidas para garantizar la protección del derecho laboral y el principio de equidad, por ello, es importante mencionar los artículos que tienen relación con la temática en estudio, para ello se elaboró la tabla número 3 en la cual se enlistan los principales artículos y el aporte para el proceso investigativo.

**Tabla 3**

*Artículos de la Constitución Política de Colombia relacionados con la protección y promoción del trabajo.*

<b>Artículo</b>	<b>Contenido</b>	<b>Aporte a la investigación</b>
1	Estado social de derecho, interés general de la población, dignidad humana y el trabajo	La información decretada en este artículo de la carta magna demuestra que es un deber del Estado colombiano garantizar a todos sus habitantes condiciones equitativas que les permitan tener una vida digna, lo cual, no es más que el acceso a los derechos fundamentales, donde la alimentación es un pilar para ello, de esta manera el trabajo es indispensable para que las personas puedan cubrir sus necesidades básicas, en este sentido es necesario que quienes desempeñen su trabajo haciendo uso de su vehículo tipo motocicleta cuenten con el respaldo por parte del Estado colombiano para la garantía del derecho a su actividad
13	Igualdad de condiciones para todas las personas que se encuentren dentro del territorio colombiano sin hacer discriminación por su sexo, raza,	Este artículo muestra como la carta magna de Colombia busca proteger y promover condiciones de igualdad para las personas sin ningún tipo de

---

	nacionalidad, lengua, entre otros. El Estado será promotor de condiciones para la contribución y protección de las condiciones de igualdad a los grupos más vulnerables	distinción, lo cual, permite evidenciar que el Estado colombiano persigue la eliminación de barreras que puedan afectar el desarrollo humano e integral de las personas que habiten en el territorio nacional
25	El trabajo es reconocido como un derecho para todas las personas y debe ser de forma digna y justa, el Estado debe protegerlo	A través de este artículo se expone al trabajo como un derecho para todos sin hacer ningún tipo de distinción, así mismo se describe que este debe ser en condiciones dignas y justas sin especificar que para un grupo de personas puedan existir diferencias que permitan desfavorecer las condiciones laborales, lo cual es de gran importancia para el estudio debido a que se evidencia que la carta magna regula al trabajo en igualdad de condiciones para todos sus habitantes.
26	En este artículo se establece que todas las personas tienen derecho a escoger su oficio	Este artículo demuestra la libertad de los ciudadanos colombianos de escoger el trabajo que quieran desempeñar, lo cual, estará en función de sus necesidades y capacidades para desenvolverse en ciertas labores, esto demuestra que en la constitución nacional está contemplado que las personas realicen las actividades que requieran para cubrir sus necesidades básicas, además de ello se especifica que el Estado debe regular los aspectos que sean necesarios para garantizar el desarrollo adecuado de este tipo de actividades laborales

Una vez realizado el análisis de los artículos que se encuentran en la constitución colombiana, se pudo comprender que existen lineamientos por parte del Estado que se encargan de establecer lo concerniente al derecho laboral de forma igualitaria donde todos los habitantes del país tienen el derecho a ejercer el oficio u profesión que escojan de forma libre y así mismo es considerado este como garantía de condiciones de vida digna, donde el Estado colombiano debe esforzarse por amparar y proteger el derecho al trabajo como derecho humano fundamental, lo cual indica que en la constitución colombiana se asumió la responsabilidad del Estado ante situaciones de garantía en lo que respecta a temas laborales de todas las personas sin hacer ningún tipo de distinción.

#### ***Código Sustantivo del trabajo***

De igual manera, se puede traer a colación el Código Sustantivo del Trabajo que en diversos artículos favorece a la protección de los derechos laborales de la población migrante venezolana en Colombia, lo cual se puede observar en la tabla 4.

**Tabla 4**

*Código Sustantivo del trabajo y protección al trabajo de los migrantes venezolanos*

<b>Artículos</b>	<b>Contenido</b>	<b>Aporte a la investigación</b>
8	Libertad al trabajo, donde se especifica que nadie puede impedir, el trabajo a los demás	Este artículo es de gran relevancia en lo que se refiere a la protección y promoción del derecho al trabajo debido a que se asegura de que no existan motivos de discriminación que pueden impedir el derecho al trabajo a ningún segmento poblacional bajo ninguna circunstancia
9	Protección al trabajo, en la cual se especifica que el Estado colombiano tiene el deber de proteger el trabajo en pro de las garantías y los derechos del mismo	Los expuesto en este artículo del código muestra el compromiso por parte del Estado colombiano para la protección de los derechos del trabajo, debido a que la motocicleta de gama baja es hoy día una herramienta de trabajo para miles de familias

---

		colombianas, el Estado debe garantizar la protección de este, el vacío legal de la falta de reposición económica para este tipo de vehículos puede ser una amenaza contra el adecuado desarrollo de dichas actividades laborales y en consecuencia de ello la falta de garantía del cumplimiento del derecho al trabajo
29	Capacidad para laborar todas aquellas personas mayores de 18 años de edad	En este artículo se puede observar que el único requisito exigido para poder cumplir el derecho con el trabajo es tener más de 18 años, reiterando que no existe ningún tipo de restricción para que las personas dentro de territorio colombiano puedan ejercer su derecho al trabajo

---

**Fuente:** Elaboración propia.

De manera más, se debe destacar que Colombia plantea una política abierta para que se protejan los derechos de los trabajadores, muestra de ello es la información que se ilustra en la tabla 3 donde se analizaron los artículos de mayor relevancia con el tema de estudio. Ahora bien una vez expuestos los argumentos legales por los cuales el Estado colombiano debe regular el derecho de reposición económica de los vehículos tipo motocicleta desde el punto de vista laboral, es importante resaltar los basamentos legales desde el enfoque de transporte, puesto que las motocicletas constituyen un medio de transporte, a continuación se presenta la síntesis de los aspectos más relevantes de las leyes en Colombia que regulan lo referente al tema del transporte dentro del territorio nacional.

**Ley 105 de 1993 disposiciones básicas sobre el transporte****Tabla 5***Aspectos relevantes de la Ley 105 de 1993*

<b>Artículos</b>	<b>Contenido</b>	<b>Aporte a la investigación</b>
2	Principios fundamentales, donde se decretan diversas disposiciones sobre el papel del Estado colombiano frente a su deber y derecho de regular todos los aspectos correspondientes al transporte público, además se declara que existe la libre circulación en el territorio nacional y así mismo que el transporte es un medio básico para la movilidad y el desarrollo de los ciudadanos en el territorio nacional	Dentro de este artículo se tiene información relevante sobre la importancia del transporte y la responsabilidad del Estado de velar por el cumplimiento de las actividades relacionadas con este, al ser la motocicleta un medio de transporte catalogado a nivel internacional, entonces en el país debe existir un medio jurídico que permita controlar y regular todos los aspectos relacionados con dicho medio de transporte, al no existir la regulación del derecho de movilidad y reposición económica existe un vacío legal que evidencia la falta de control y regulación por parte del Estado colombiano para asegurar una justicia equitativa en cuanto a la reposición económica de este tipo de vehículos.
3	En este artículo se establecen los principios del transporte público dentro del territorio nacional, donde se expresa que este servicio consiste en trasladar personas o cosas en vehículos apropiados y a cambio de una remuneración económica. Así mismo en este artículo se cuenta con la información sobre la responsabilidad del Estado para regularlo, la libertad de los usuarios para elegir el medio de transporte a utilizar y la garantía de la calidad, seguridad y oportunidad de los servicios prestados	Si bien es cierto que en este artículo se describen los principios para el adecuado desarrollo de la prestación del servicio del transporte público, también es cierto que no se excluyen los vehículos tipo motocicleta, o cual indica que estos se encuentran contemplados como un medio de transporte público y que en consecuencia de ello la actividad prestada por los motorizados en Colombia debe ser regulada de manera igualitaria que el resto de los vehículos utilizados para este tipo de actividades. Aquí es importante resaltar el actual contexto de los domiciliarios en Colombia quienes se encargan de transportar cosas, hecho que los hace ser parte del transporte público del país, por ello, el Estado debe involucrarse y regular todos los aspectos necesarios sobre el servicio prestado por este tipo de vehículos, en garantía del principio de la igualdad.

---

6 y 7	Se dictan disposiciones sobre la Reposición del parque automotor, donde se especifica que luego de un periodo de 20 años y en cumplimiento de los requisitos técnicos de seguridad establecidos por la normativa nacional se deberá reponer por vehículos nuevos aquellos que hayan cumplido con su vida útil que presten servicio público de pasajeros y mixto, además de ello se expresa la responsabilidad del Estado colombiano a través del Ministerio de transporte y las autoridades territoriales competentes de vigilar los programas de repetición	Lo dispuesto en este artículo demuestra que existe la necesidad de regular el derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos tipo motocicletas, puesto que si bien es cierto que la Ley especifica que tipos de vehículos y actividades son quienes clasifican para la reposición también lo es el hecho de que en la actualidad la motocicleta es utilizada como medio de transporte de personas y encomiendas y, por ello, los propietarios de dichos vehículos deben ser incorporados y avalados por dichas disposiciones
-------	--	--

---

**Fuente:** Elaboración propia.

El análisis realizado a esta Ley permitió recopilar información sobre el abordaje legal en el territorio colombiano sobre el transporte público y el derecho a movilidad y reposición, evidenciándose que existen diferentes disposiciones sobre la prestación de este servicio y la forma como debe ser regulado por el Estado en pro de garantizar la seguridad y calidad del mismo, así mismo también se pudo identificar que dentro de esta Ley no se hace exclusión de los vehículos tipo motocicleta para la prestación del servicio, pero tampoco existe inclusión para que quienes formen parte del transporte público puedan ser protegidos y amparados por la legislación colombiana en lo que respecta a la reposición de sus vehículos, de este análisis se comprende que en el territorio colombiano existe un vacío legal en lo que respecta al tema de estudio.

### ***Ley 688 de 2001***

Para inicios del siglo, Colombia asumió el asunto de la reposición del parque automotor como una necesidad y, en consecuencia, se aprobó la Ley 688 de 2001, según la cual se creó el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre. En esta ley se estableció el concepto de reposición como sustitución de “un vehículo que

ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por la ley” (artículo 2).

Tal reposición se consideró para los vehículos de la zona metropolitana y urbana que cumplieran con el servicio público. A pesar de que para el momento no se consideró al vehículo tipo motocicleta dentro de la Ley, sí se consideró la creación del Fondo de Reposición de vehículos, bajo el argumento de Desarrollo social de transporte como contribución a las políticas de protección social para los conductores de vehículos a reponer (artículo 24).

Además, en la Ley se determinaron procedimientos como revisión técnico-mecánica (artículo 22) y desintegración física (artículo 21) como norma para el alcance de la reposición de vehículo. Específicamente, el Fondo de Reposición funcionaba con una cuenta de cada vehículo, el otorgamiento de créditos como préstamo individual (artículo 9) para la compra del nuevo vehículo, retiros de la cuenta solo para la reposición (artículo 8), porcentaje de la tarifa del vehículo de transporte público para la reposición y los aportes voluntarios a la cuenta por parte de propietarios (artículo 4) (Congreso de Colombia, 2001).

Lo importante de la Ley es que ya se estableció la reposición del parque automotor y se ideó la protección social de los propietarios que debían reponer sus vehículos, lo cual es lo que se pretende con la investigación.

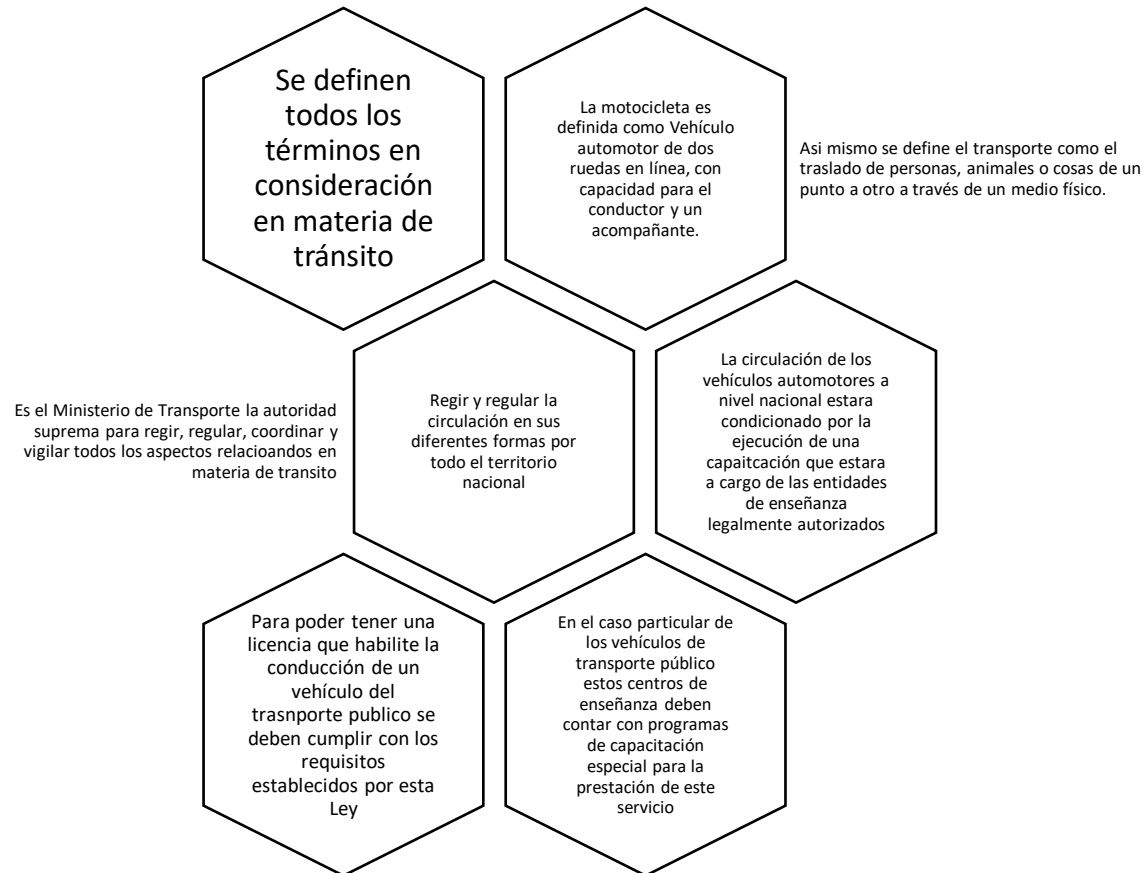
### ***Ley 769 de 2002***

Una vez identificados los aspectos principales de relación con la presente investigación es necesario resaltar lo correspondiente de la Ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, dichos aspectos se presentan de forma sintetizada en la siguiente figura:



**Figura 6.**

*Síntesis de Ley 769 de 2002*



Fuente: Elaboración propia.

Es evidente que en el territorio colombiano se encuentran regulados los aspectos más importantes en lo que se refiere al transporte público o privado, según las necesidades de la población y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación para poder circular en cualquier tipo de los vehículos como medios físicos para trasladar personas, animales o cosas. Aunado a ello, es importante mencionar que en la Ley 903 de 2004 se decreta que se puede hacer el cambio de servicio particular a público durante un periodo determinado a través del cual se puedan prestar los servicios de transporte público, pero esta Ley contempla lo descrito solo para los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas, identificándose que los vehículos tipo motocicleta quedan fuera de esta regulación.

#### ***Resolución 1606 de 2015***

Para 2015 se justifica la reposición de vehículos con argumentaciones de tipo ambiental que comprenden asuntos como: prevención de factores de deterioro ambiental, la protección de la integridad del ambiente, la mitigación del impacto de actividades contaminantes (bajo autoridad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible), las condiciones y requisitos ambientales para las Entidades Desintegradoras y/o Centros de Tratamiento de Vehículos que desarrollan el proceso de desintegración física total vehicular y la Certificación ambiental para la desintegración vehicular; todos ellos en su conjunto fueron los argumentos aludidos en la Resolución 1606 de 2015 que se enfocó en la reglamentación de condiciones y requisitos ambientales establecidos para Entidades Desintegradoras o Centros de Tratamiento de Vehículos al Final de su Vida Útil.

La importancia de la resolución reside en el hecho de que dentro de los vehículos a desintegrar (como proceso de la reposición) se consideró a la motocicleta como uno de ellos. En el artículo 7 se estableció la motocicleta y también otro vehículo tipo motocicleta (motociclo, moto triciclo, motocarro, cuatrimoto, cuatriciclo) dentro de las categorías del proceso de desintegración física, bajo pretexto

término de vida útil y argumento de prevención de factores de deterioro ambiental, protección de la integridad del ambiente y la mitigación del impacto de actividades contaminantes, dentro de los cuales cabe este tipo de vehículo cuando su vida útil ha culminado y no aporta a lo ambiental.

***Resolución 899.999.055-4 de 2017***

Esta Resolución de 2017, a cargo del Ministerio de Transporte, tiene efecto para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Su importancia refiere a que en ella se especifica el tiempo de vida útil de los vehículos a motor, así como el tiempo para su desintegración una vez cumplido el tiempo de vida útil, lo cual da una perspectiva clara acerca de un aproximado de tiempo para reconocer cuando debe ocurrir la reposición de la motocicleta, objeto de estudio.

En este sentido, el artículo 7 estableció que el tiempo de uso de los vehículos categoría moto (motocicleta, mototriciclo, cuatrimoto o motocarro) corresponde a un total de 12 años contados a partir de la fecha de fabricación del modelo del vehículo. El párrafo 2 del artículo establece que el propietario del vehículo debe realizar el proceso de desintegración física vehicular y el párrafo 3 determina un lapso plazo de seis (6) meses para que la desintegración ocurra, por lo cual, tras este periodo, la movilización del vehículo será prohibida, so pena de incumplimiento y de normas sancionatorias.

El artículo 13 estableció que los costos de desintegración se encuentran a cargo de quien adelante el proceso. Pero el artículo 16 presentó la posibilidad de estrategias que incentiven la desintegración, por lo cual la autoridad de transporte puede generar estrategias que incentiven la desintegración de vehículos con fines de reposición, lo cual insta al uso de tecnologías limpias como contribución a la preservación ambiental.

***Ley 1964 de 2019***

Ley 1964 de 2019 definió la movilidad sostenible y la relacionó con el uso de los vehículos eléctricos en Colombia. En esa medida, la ley promueve su uso para contribuir a tal movilidad que apuesta a cero emisión o a su reducción y liga este derecho humano con los valores humanos ecológicos que buscan proteger el ambiente, adelantando ya la promoción de otro derecho como lo es la salud ambiental.

La promoción a la que refiere la Ley tiene que ver con incentivos a la movilidad eléctrica (artículo 5), exenciones a restricción vehicular como pico y placa, día sin carro, y por materia ambiental (artículo 6), parqueadores preferenciales (artículo 7), transporte público (artículo 8) y estaciones de carga rápida (artículo 9).

***Ley 2033 de 2020***

Lo descrito en la Ley 769 de 2002 pasó a ser una contradicción por parte de la legislación colombiana, puesto que en 2020 se emitió una Ley donde se modificaron ciertos aspectos sobre la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso, donde la motocicleta cobra un papel importante debido a su fácil acceso a zonas que no cuentan con las vías adecuadas para la circulación de otro tipo de vehículos, los espacios para transitar son muy angostos, entre otras causas que generan la necesidad de contar con este tipo de vehículos como medio de transporte para el traslado de los estudiantes hacia sus instituciones educativas.

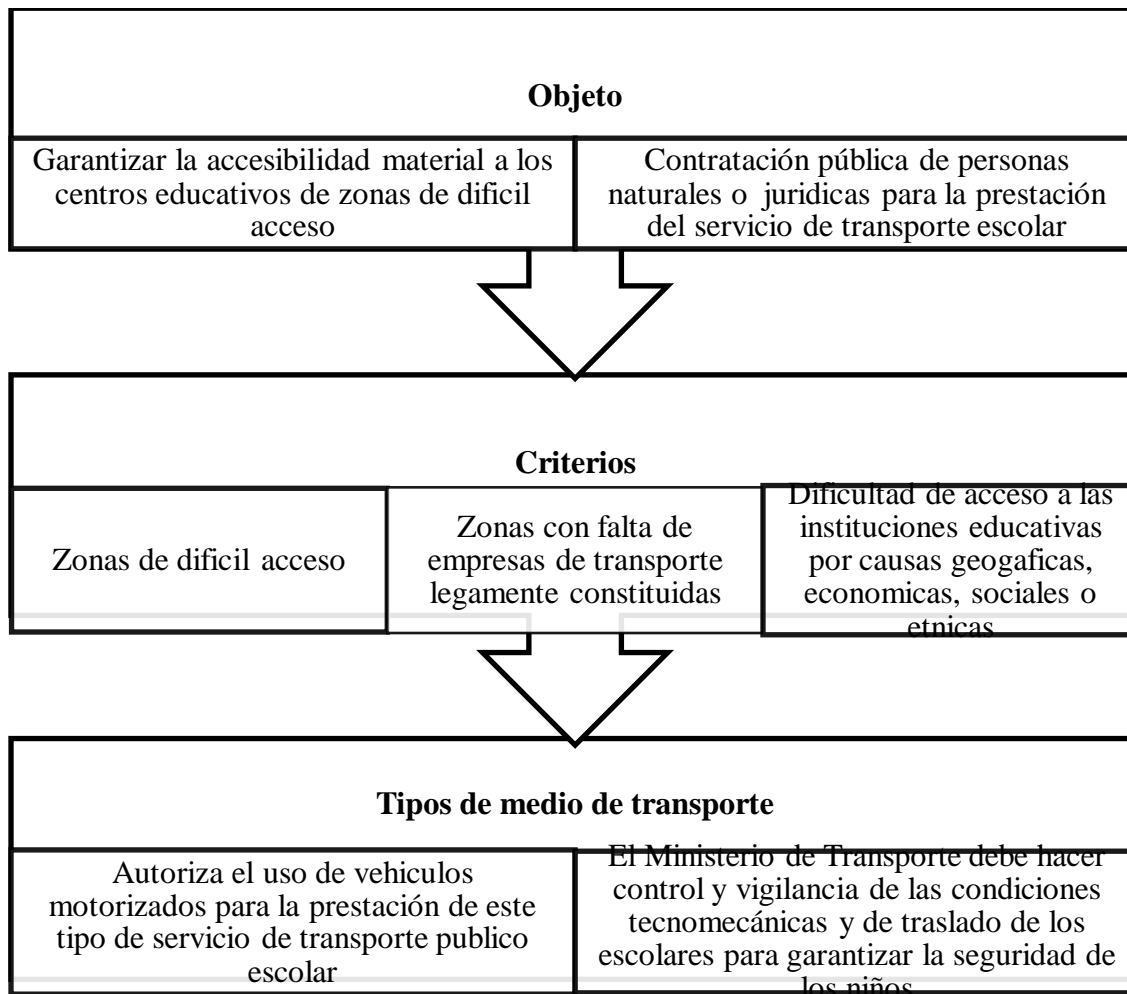
La importancia de esta Ley es que aquí puede observarse cómo en Colombia, para 2020, ya se considera a este particular vehículo como transporte público, lo cual no era realidad a 2001 cuando se creó el Fondo de Reposición en la Ley 688 y por lo cual no aplicaban sus consideraciones. Ello sirve de base para argumentar la posibilidad de la propuesta de regulación que es objeto en la presente investigación y para lo cual cabría, entonces, el proceso de reposición no solo por lo ambiental que se

normó en la Resolución 1606 de 2015, sino para la movilidad propia del transporte escolar, por tanto, transporte público.

Debido a la relevancia de esta aceptación por parte del Estado colombiano de la motocicleta como medio físico para prestar servicios de transporte público, es importante sintetizar y analizar los aspectos más relevantes de esta Ley para soportar la investigación en lo que respecta a la necesidad de que el Estado colombiano regule el derecho de movilidad y reposición económica de las motocicletas en Colombia, para ello, se presenta la siguiente figura:

**Figura 7.**

*Síntesis de la Ley 2033 de 2020*



Fuente: Elaboración propia.

La figura que se ilustra es evidencia de que el Estado colombiano ha contemplado dentro de su marco jurídico la importancia que tiene el uso de los vehículos tipo motocicleta como transporte público, con el propósito de satisfacer las necesidades de transporte de este tipo de poblaciones, ello da sustento a la investigación que en este trabajo se está desarrollando, puesto que, el Estado como principal garante del cumplimiento de los derechos de sus ciudadanos debe adaptar y regular todos los aspectos que puedan afectar la calidad de vida de sus habitantes, por ello, la regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos tipo motocicleta cobra gran relevancia para la protección de las condiciones básicas de los ciudadanos en Colombia que dependen de las actividades laborales que llevan a cabo con este tipo de vehículos.

### ***Conpes 3991 de 2020***

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) 3991 de 2020 bajo el objetivo de “proporcionar lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional, con el fin de contribuir al bienestar social, la protección del ambiente y el crecimiento económico de las ciudades” (p.45) se estableció la Política Nacional de movilidad urbana y regional para emitir lineamientos que contribuyan con: (a) el desarrollo económico ambientalmente sostenible; (b) el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbanos y regionales; y, (c) el alcance de la equidad social y la calidad de vida de los ciudadanos, todos desde la garantía del derecho de movilidad.

De allí que los lineamientos del Conpes persiguen orientar la planeación e implementación de proyectos de movilidad por parte de las autoridades de transporte, desde la determinación de un plan de acción que contempla líneas de acción para el logro del cumplimiento del ODS 11 dirigido a tener ciudades más sostenibles, inclusivas y competitivas. El plan de acción se estructura en tres ejes estratégicos y sus líneas de acción, tal y como muestra la figura siguiente:

**Tabla 6.** Plan de acción del CONPES 3991 de 2020

<b>Ejes estratégicos</b>	<b>Líneas de acción</b>
1-Generación de herramientas para impulsar la movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas	Línea de acción 1.1. Incentivo a la movilidad activa Línea de acción 1.2. Calidad del servicio público de transporte de pasajeros Línea de acción 1.3. Gestión del transporte de pasajeros por carretera y especial Línea de acción 1.4. Uso eficiente del transporte motorizado particular Línea de acción 1.5. Reducción de muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial Línea de acción 1.6. Infraestructura y servicios de transporte eficientes para la conectividad y competitividad Línea de acción 1.7. Fomento de sistemas inteligentes de transporte (SIT)
2-Fortalecimiento de la institucionalidad para la implementación y seguimiento de proyectos de movilidad en las ciudades y aglomeraciones urbanas	Línea de acción 2.1. Consolidación de la institucionalidad en el marco del sistema de ciudades Línea de acción 2.2. Participación, seguimiento y asistencia técnica por parte de la Nación a proyectos de transporte urbano y regional
3-Consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible	Línea de acción 3.1. Sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte Línea de acción 3.2. Estructura tarifaria de los sistemas de transporte

**Fuente:** Elaboración propia

Puntualmente, en los ejes estratégicos 1 y 3 son pilares bases para la propuesta de regulación, por cuanto la línea de acción 1.2 contempla la generación de criterios de calidad en beneficio de los usuarios y la ciudadanía y la revisión del marco normativo del servicio público urbano de transporte colectivo y masivo de pasajeros y la 1.4 se encamina hacia la contribución a la financiación de medios de transporte sostenible; así como la línea de acción 3.1. establece la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte, intención propicia para la propuesta.

## **Aspectos Metodológicos**

### **Tipo de investigación**

Para el alcance de los objetivos propuestos se llevó a cabo una metodología de investigación tipo documental, en tanto las fuentes objeto de estudio refieren a la legislación colombiana sobre la situación actual del derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos tipo motocicleta, así como también la garantía de los derechos fundamentales y la necesidad de los ciudadanos dueños de este tipo de vehículos de contar con dicha regulación para la garantía del acceso a los recursos para cubrir sus necesidades básicas.

### **Fuentes de información**

Estas fuentes se recogieron no de manera primaria, porque no son expresión de la realidad en su ambiente natural, sino que son una referencia a la realidad por lo cual son fuentes secundarias (Balestrini, 2002). Por ello, en consecuencia, fueron fuentes de datos que constituyeron el repertorio bibliográfico objeto de análisis. Puntualmente, se refiere a fuentes de tipo secundaria, por cuanto solo se trató información ya recogida en campo y presentada en revistas, libros, informes, boletines o estudios anteriores (Fernández, 2004).

### **Diseño de investigación**

En este estudio se ejecutó, en consecuencia, el diseño bibliográfico por lo que la rigurosidad científica se sostuvo en la aplicación de técnicas documentales “que proporcionan elementos de apoyo e inciden en la estructura, la organización y la coherencia del material escrito” (Balestrini, 2002, p. 3). Por su diseño se extrajo información teórica y jurídica para la comprensión del estado actual de la problemática, por lo que las evidencias teóricas representaron la fuente de información.



### **Método de investigación**

En lo que respecta al método de investigación es necesario resaltar que, la investigación realizada se ejecutó siguiendo un procedimiento general ligado al análisis de las fuentes en dos etapas (con foco en la interpretación, por tanto, de naturaleza hermenéutica; la primera para el acopio del material documental y la segunda para la organización lógica de dicho material (Gallardo, 2007). En la primera etapa, las tareas propias de la búsqueda e identificación crítica de fuentes fue el procedimiento particular; en la segunda, la organización y sistematización de la información de conceptos, ideas y datos seleccionados se ejecutó en orden de las técnicas (Rojas Soriano, 2002).

### **Técnica de recolección de información**

Por último, la técnica de recolección de información se llevó a cabo por medio de la revisión de documentos, ejecutando tres técnicas: la primera, la técnica por excelencia de esta modalidad: el fichaje que se muestra en el anexo A, la segunda, el análisis documental; la tercera, la triangulación documental. La primera técnica se aplicó para la etapa de la recolección de la información y las dos últimas para la etapa del tratamiento mismo.

El fichaje se aplicó a los fines de la recolección lógica y ordenada de datos referidos al tema objeto de estudio (Alfonzo, 1988). Se hicieron fichas tipo trabajo textual, de resumen y de paráfrasis. De esta técnica se constituyó la mayoría del repertorio bibliográfico constituido, por cuanto el acopio para la acumulación de ideas permitió establecer las conexiones necesarias inherentes a la matriz teórica delimitada en aras del tema (Balestrini, 2002). La inserción en el texto se hizo en sus dos modalidades: parentética y narrativa. En todos los casos, el fichaje se circunscribió a la legislación y referentes teóricos analizados.

Posteriormente, se aplicó la técnica análisis documental de contenido, la cual condujo al armaje de la estructura esquemática (Pinto y Gálvez, 1996). En ese sentido, la estructura atendió primero al

análisis de la legislación colombiana y el contexto teórico que sustenta la investigación, para posteriormente interpretar los hallazgos de la información encontrada, el cual, es el paso referido a la comprensión del contenido específicamente. Para ello, la investigación documental se vale del “desarrollo de las capacidades reflexivas y críticas en el investigador, obligándolo a hacer un esfuerzo propio mediante el acercamiento a diversas fuentes de información” (Botero, 2004, p. 114). Ello se resuelve en la aplicación de la hermenéutica como “la posibilidad que éste ofrece de tomar el todo a partir de la asociación de significados para lograr la captación del sentido” (Botero, 2004). Por lo que la hermenéutica es la comprensión del autor, especial en la investigación jurídica.

Como etapa final del proceso investigativo se realizó un contraste de los hallazgos encontrados en las leyes analizadas, las evidencias de la situación laboral de los propietarios de un vehículo tipo moto en Colombia para que el investigador pudiera emitir su opinión sobre la comparación entre los aspectos evaluados y poder plantear una iniciativa legislativa para la regulación del derecho de movilidad y reposición económica de este tipo de vehículos en Colombia.

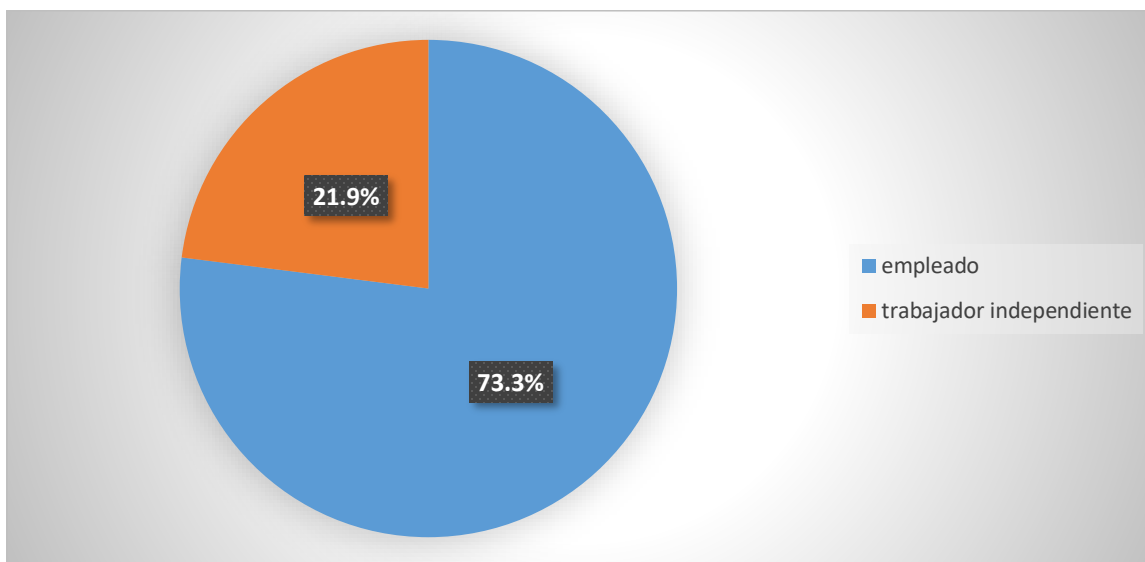
## Capítulo II. Análisis de resultados

### Movilidad en Colombia y la motocicleta como tipo de vehículo motorizado

ANDI (2019) afirmó que “la importancia social de las motocicletas es incuestionable” (p. 18); ello porque este tipo de vehículo motorizado es realmente un instrumento de empleo para la población colombiana dados los datos que la Asociación recabó para 2018 una data de uso de los nuevos compradores de motocicletas en el país, tal como los muestra la figura:

#### Figura 8.

*Uso de los nuevos compradores de motocicletas a 2018*



**Fuente:** Elaboración propia con datos tomados de ANDI

Ello refuerza lo ya revisado en la figura 4 que refiere a un avance *in crescendo* y sostenido de las adquisiciones de vehículos motorizados en Colombia desde 2002, en la cual se demuestra que la venta de motocicletas de 2002 a 2010 aumentó constantemente sin detenerse, pero siempre superada por la venta de automóviles y que a partir de 2010 ésta se convirtió en la opción privilegiada por los nuevos compradores por encima de los vehículos, sin que hasta 2018 el automóvil pudiera recobrar esa

capacidad de compra. Esto indica que, al momento de compra de vehículo automotor, la motocicleta es la opción seleccionada y que su nivel de venta no se detiene.

Además, los datos de la figura 8 revelan que los empleados la usan como medio de transporte, en mayor proporción, y otros la usan como su medio de empleo; razón por la cual la empleabilidad en Colombia depende de este vehículo. Particularmente, ANDI (2019) especificó que “cerca del 15% de las motocicletas, en poder de aproximadamente dos millones de personas y sus familias, son usadas en actividades en las que la moto es su herramienta de trabajo” (p. 18). Pero no debe obviarse, además, que otro 19,1% de motociclistas declara que tiene un segundo uso, referido al uso de alternativa para generar ingresos adicionales en sus hogares.

Estas dos importantes realidades llevan a ANDI a declarar que las motocicletas son aliadas para el desarrollo del país. Por ello, la movilidad en estas es medular para la economía del país. Si se mira desde el asunto del derecho a la movilidad, el desplazamiento en motocicleta permite el cumplimiento del derecho al trabajo, pero es más que eso en el país. El desplazamiento en motocicleta, según estos datos, es desarrollo sostenible. Y Colombia apuesta al desarrollo sostenible en los sectores productivos, porque apuesta a la equidad como visión de desarrollo del país (Departamento Nacional de Desarrollo, [DNP], 2019), donde el trabajo decente y el crecimiento económico deben ser punta de lanza en la productividad del país.

Es bien cierto que dentro del diagnóstico de movilidad hecho para el CONPES 3991 de 2020 se detalló que la motocicleta se encuentra inmersa en los problemas de seguridad vial por la siniestralidad que implica su uso y que se hace necesaria la educación vial y las restricciones necesarias. Pero también es cierto que su uso es de medular importancia para el desarrollo nacional, tal y como se muestra en los datos precedentes.

El asunto de su uso por los estratos más bajos del país es de consideración importante, porque ello significa la posibilidad de inclusión social o, por lo contrario, una perspectiva de exclusión social que en nada favorece la visión de desarrollo del país.

Por ello, es necesario precisar que, la motocicleta en Colombia (según ANDI, 2019), puntualmente, permite:

- mejorar las conexiones de las redes de transporte
- coadyuva en hacer frente a los obstáculos de accesibilidad, disponibilidad, aceptabilidad y asequibilidad del sistema de movilidad
- permite la movilidad en sectores marginales periféricos urbanos y/o rurales aislados
- facilita el acceso a servicios sociales (salud, educación y actividades políticas y actividades económicas)

En fin, el uso de la motocicleta es más que productividad económica, sino que contribuye a combatir la exclusión social y por ello es inclusión social. De allí su importancia para el desarrollo del país, del desarrollo en las familias y del desarrollo individual de las personas.

Para ANDI (2019) quedaba claro que “la motocicleta aparece entonces como una alternativa legítima para solucionar la movilidad de las personas en la base de la pirámide” (p. 19). Esto porque son las familias pobres las que se desplazan usualmente en motocicleta o los trabajadores pobres los que la usan como fuente primaria de empleo o como fuente de más ingresos. Equidad significa entonces garantizar su uso y su reposición cuando hubiere necesidad. Es una protección social lograr que siga siendo parte de la realidad de estas familias y trabajadores, como “vehículo económico y versátil que se ajusta adecuadamente a grandes grupos poblacionales de los estratos más bajos” (p. 19).

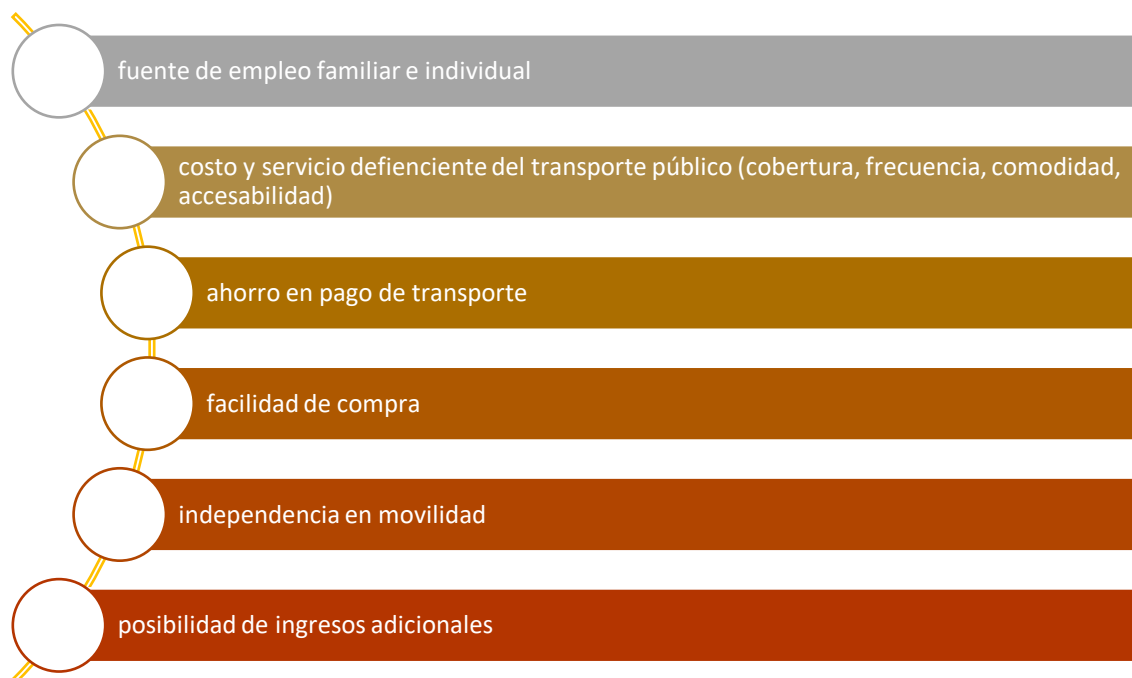
Hacer de lado la legalización necesaria de la motocicleta debe enfrentarse, porque se requiere antes bien proteger su uso como expresión de varios derechos fundamentales (trabajo y movilidad, primariamente, pero también los otros derechos interdependientes que pueden relacionarse con ello

como alimentación, educación, salud) es cumplimiento de los ODS 2030, lo cual debe instarse para dar consecución a la mirada de desarrollo del país.

Debe quedar claro que hay que hacer conciencia acerca de las razones por las cuales los sectores de estratos más bajos las consideran para su uso generalizado, tal y como los muestra la figura siguiente:

**Figura 9.**

*Razones para el uso de la motocicleta por los estratos más bajos de Colombia*



**Fuente:** Elaboración propia con datos de ANDI (2019)

Queda claro que esta asunción de la motocicleta como vehículo que permite cumplir la visión de desarrollo del país es más bien una perspectiva diferenciada. No puede tratarse su legalidad como ocurriría en los países en desarrollo, donde la movilidad es más bien con el uso de automóviles personales y el transporte público y solo el 5% del total del parque automotor usa motocicleta (Estados Unidos, Canadá y Australia, por ejemplo) (ANDI, 2019). En el caso de Colombia, la vida y la economía familiar de los estratos más bajos depende del uso de la motocicleta y permitirlo y defender su

legalización es más bien asunto de equidad, que es lo que Colombia declara más importante en su Plan Nacional de Desarrollo a 2022.

Como adquirir una motocicleta es más fácil que adquirir un automóvil, pues la primera es la opción más seleccionada por esas personas de estratos bajos. Pero además se agrega el hecho de que sus usos son también particularizados para este vehículo: oficios a domicilios, repartición de correo, periódicos, mensajería a empresas, entre otros. Nada menos que un aproximado de 2,6 millones de personas, según ANDI, viven de esta actividad productiva, cifra no desestimable, porque puede alcanzar a un total de más de 7,8 millones de colombianos que se apoyan en la motocicleta para su subsistencia.

Según Gúesguán (2015) puntualiza asuntos como: (a) una familia colombiana ahorra hasta \$120 mil mensuales por transportarse en motocicleta; (b) los estratos bajos son los que más utilizan la motocicleta como fuente de empleo o herramienta de trabajo; (c) las variables de desplazamiento rápido y en menor tiempo, ingreso familiar y ahorro de dinero se conjugan para preferirla por sobre los automóviles; y, (d) la industria del sector de venta de motocicletas en Colombia aporta alrededor de un 4% al PIB industrial. Estos elementos la hacen de consideración fundamental para que no puede obviarse la valía económica de su realidad nacional.

Tal realidad laboral-económica la estudio también Hinestroza (2015) quien concluyó, en su investigación, que el 100% de los motociclistas encuestados son mototaxistas, por lo que es un oficio común para todos. En el trabajo que llevan a cabo el 100% ejecuta transporte de pasajeros; un 89% se dedica a la entrega de mensajería; un 86% lleva a cabo distribución de productos a domicilios; y un 56% se dedica al transporte de carga.

El tiempo de dedicación a la actividad laboral alcanza seis (6) días a la semana y hasta doce (12) horas diarias, por lo que se puede considerar como fuente de empleo principal. Sin embargo, el oficio de mototaxismo se considera informal y como trabajadores también se consideras trabajadores de sector

informal, a pesar de los datos concluyentes de aporte a la economía familiar y al impacto en la economía del país.

Ariza y Guarnizo (2016), por su parte, puntualizaron los factores a los que contribuye el uso de la motocicleta en Colombia. Al respecto, aseveraron que se atiende el estrés que aquejan los trabajadores al minimizar la experiencia de congestión del tráfico y largos tiempos dentro del vehículo, lo cual es factor de salud mental; lo que tiene que ver con lo propio laboral se atiende cuando se reduce la fatiga de llegar al trabajo en menos tiempo y la reducción de costo en pago de parqueaderos que son pagados por la empresa (cuando son automóviles el costo es mayor), así como la reducción en costo por gasolina; y cuando se considera la calidad de vida del trabajador, se consideran la huella de calidad, la huella de calidad de vida y la huella energética. La primera, huella de calidad, tiene que ver con que se reduce el tiempo de desplazamiento a trabajo, lo que incide en que se destina menos ingresos en el costo de acudir al trabajo; la segunda, huella de calidad de vida, se relaciona con la reducción de tiempo promedio de viaje con motivo de trabajo; y la tercera, la huella energética, refiere a la disminución de consumo de combustible. Todo en su conjunto permite que sea favorable el uso de la motocicleta como medio de transporte al trabajo, específicamente.

A ello Ariza y Guarnizo (2016) agregaron que cuando se revisa el resultado entre la vida útil (considerando 6 años con mantenimiento menor) entre una motocicleta eléctrica y una motocicleta a gasolina, cuando su uso es específico como fuente de trabajo, se debe considerar que la primera es más favorable, por lo que hoy día se privilegia la reposición hacia ésta. No se detienen solo en lo contaminante, sino en asuntos técnicos como recorrido medio y máximo diario, costo de mantenimiento y ahorro económico anual. En todos sus aspectos, la motocicleta eléctrica, al año, se considera superior: en ahorro de costo energético se reporta 1319€ menos, en ahorro energético de gasolina un aproximado de 866 litros, en mantenimiento un total aproximado anual de 511€ para un total de 1830€. Si se considera ecológicamente, el ahorro en emisiones de CO<sub>2</sub> equivale a 2,2 al año.



Queda claro que la significatividad en el desarrollo colombiano de la motocicleta es medular y la protección de su existencia es deber del Estado colombiano, dada la importancia estratégica del vehículo. Así que, se hace necesario asumir lo que Gúesguán (2015) declaró al reconocer que alrededor de la motocicleta y el motociclista debe reconocerse un nuevo imaginario: una forma de trabajo en dos ruedas que es tanto una forma de trabajo como de transporte, cuyo aporte en ciudades que implican sistemas de transporte masivo que no cubren la demanda y realidades viales con vías colapsadas por carros particulares y taxis, tiene que ver con la posibilidad del derecho de movilidad y los derechos que se vinculan con su uso.

### **El motociclista colombiano: situación de riesgo y vulnerabilidad**

A pesar de que la Ley 2033 de 2020 estableció que la motocicleta puede ser uno de los vehículos motorizados que cumplan trabajo escolar en zonas de difícil acceso, donde no haya transporte público constituido o donde las condiciones geográficas, económicas o sociales, étnicas no faciliten el parque automotor, esto no es más que uso excepcional en condiciones especiales y diferenciadas que permiten la legitimación de la motocicleta para actividades productivas.

Ello no da cuenta de la legalidad que en cuanto a este particular uso se hace en el país. Ya se declaró la importancia fundamental para el desarrollo del país y para la propia garantía de derechos fundamentales de casi 4 millones de hogares colombianos donde se usa como forma de acceder a bienes, servicios y actividades básicas.

Si el uso de la motocicleta en Colombia no se protege, a través de la reposición del vehículo, se incumple con el Estado de derecho donde el derecho fundamental de movilidad desde su uso, aqueja un trato de exclusión social que puede determinar impactos negativos en el nivel de pobreza de esos propietarios (ANDI, 2019). Además de que obviar su uso en específicos estratos bajos, genera inequidad económica para las familias colombianas que dependen de ella. Ello, por supuesto, genera

vulnerabilidad tanto para el propietario de la motocicleta como para su núcleo familiar quien depende de los ingresos que se producen por su uso.

Pero la vulnerabilidad inicia desde la no consideración de un oficio formal y de su ilegalidad como actividad productiva. Lo cual no es más que una discrepancia entre el hecho y el derecho, por tanto, no puede ocultarse que, según la Encuesta Nacional de Calidad de Vida de 2018 (ECV) un 25,6% de los hogares de Colombia tiene motos y un 89,8% de estos posee al menos una, lo cual implica que hay hogares con más de una (ANDI, 2019).

De meritoria importancia, resulta el hecho de que en la encuesta referida se encontró que de los jefes de hogar que usan moto como sustento un total de 26% son mujeres. Esto es radicalmente importante en asunto de vulnerabilidad, porque permite analizar que estas mujeres son quienes asumen la manutención del hogar, por lo cual son consideradas ya como personas vulnerables. Considerarlas trabajadoras informales, con lo cual no se acceden a beneficios laborales, las victimiza aún más y las invisibiliza revictimizándolas, al no permitir acceso a esos beneficios.

Otro dato interesante de la encuesta reside en el hecho de que el nivel de instrucción predominante en los motociclistas es el estudio de básica primaria y solo 4% posee título universitario o estudios técnicos con título, lo cual refuerza el hecho de que es una población vulnerable en estrato social y en nivel de estudios. De esta manera, se está al frente de un grupo poblacional vulnerable que puede no cubrir sus necesidades básicas, pero que también cuenta con menores posibilidades de desarrollo.

Cuando la Organización de las Naciones Unidas (ONU) (1987) consideró el concepto de desarrollo sostenible lo hizo reconociendo que éste es “la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (s.p.). Pero cuando se tipificó el desarrollo humano como sostenible se hizo una extensión de lo concebido en los 90’ que refería a tener una vida larga y saludable, adquirir

conocimientos y acceso a recursos necesarios, porque esto no podía ser sostenible (a lo largo del tiempo) si no se atendían asuntos como libertad (política, económica y social), oportunidad para ser creativo y productivo, posibilidad de autorrespeto y de logro de los derechos humanos (Rendón, 2007).

Permitir, social y economicamente, que la actividad productiva de los motociclistas ocurra y que ello aporta al desarrollo económico del país, pero seguir tachando de ilegal el oficio y no formalizar el sector no es más que una acción política del Estado contraria al desarrollo, equívoca en su visión de legalidad y contraria a los derechos humanos. Por ello, no hay legalidad ni equidad en ello y, puede afirmarse que, no es la visión de desarrollo que Colombia declara en su plan de desarrollo a 2022. Además es una perspectiva que profundiza la vulnerabilidad del trabajador motociclista quien ya es vulnerable por su estrato social, por su nivel de estudios y por su género, cuando se trata de mujeres jefe de hogar.

ANDI (2019) puntualizó que la vulnerabilidad se asocia precisamente con el estrato social bajo (bajo-bajo en un 41,8% y bajo un 33,4%) que alcanza un total poblacional de 75%, tal y como se mostró en la figura 2. Es meritorio considerar la elevada cantidad poblacional a la cual se refiere la figura, porque ello da cuenta de una población vulnerable que se encuentra dependiendo de este vehículo como fuente de ingreso que, socialmente, requiere protección estatal y el logro de un estado social de derecho en pro de los derechos humanos.

Respecto a la vulnerabilidad, Hinestroza (2015) aseveró que los mototaxistas (como ella tipifica el oficio) se encuentran en condiciones de vulnerabilidad, debido a la informalidad del oficio, el cual implica horarios extendidos de trabajo, ingreso similar al salario mínimo legal vigente, afiliación a salud mediante el régimen subsidiado, población sin seguridad social en cuanto a cotización ni pensión, población sin seguridad laboral, a falta de administración de riesgos laborales, además de la existencia de enfermedades ocupacionales no cubiertas, tales como enfermedades del aparato respiratorio, hipertensión y enfermedades del sistema musculoesquelético. Por último, debe considerarse la

posibilidad de un oficio en riesgo, porque alrededor del 30% de los mototaxistas encuestados había sufrido accidente vial.

Al respecto de esto último, Otero (2019) especificó que el Ministerio del Trabajo se encontraba diseñando una propuesta de regulación para considerar el trabajo en moto como una labor de riesgo, porque la primera causa de ausentismo laboral se relaciona con la accidentalidad en moto, así como causa de muerte. Esto fue legitimado por Azzato, et. al (2022), avalados por el del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), quienes afirman que, en toda América Latina y el Caribe, la siniestralidad y muerte de motociclistas demuestra su nivel de vulnerabilidad y que en Colombia, Paraguay y Uruguay alcanzan más del 50% de las cifras oficiales de accidentes de tránsito.

Los autores se enfocan en la vulnerabilidad de este trabajo al ocasionar lesiones y muertes cuando se dispone de este vehículo para fines comerciales y como fuente de ingresos, por cuanto es una labor de riesgo. Además, es de considerar el hecho de que quienes han tomado decisión por esta actividad laboral no cuentan con posibilidades de acceder a mejores empleos, dado sus niveles bajos de instrucción y el bajo ingreso económico que trae consigo este oficio perpetúa este trabajo y mantiene la permanencia en el estrato social y en el nivel de instrucción sin posibilidad de desarrollo humano sostenible.

Azzato, et. al. (2022) denominan al trabajador que usa motocicleta o trabaja en ella como Usuario Vulnerable de Tránsito (UVT), por cuanto la reducción de la tasa de mortalidad debe ser un indicador de la región donde estas personas sean consideradas primariamente y porque las regulaciones para la garantía de los derechos de estos deben avanzar para contribuir con los objetivos trazados nacionalmente, en cuanto a desarrollo.

En fin, atender la vulnerabilidad del motociclista en Colombia es contribuir al desarrollo de la persona, de su familia, de la fuerza laboral que cada motocicleta aporta y del desarrollo económico de la nación.

### **Análisis jurisprudencial**

La búsqueda y tratamiento de la información documental correspondiente a las jurisprudencias en el país, en torno al tema objeto de estudio se llevó a cabo en la página web oficial del Consejo de Estado. Como resultado un total de 78 sentencias se reportaron acerca de motocicletas en el lapso comprendido entre 1 de enero de 2017 y 1 de diciembre de 2022; de éstas se detalla su especificidad:

un total de 72 refieren a siniestralidad vial con lesiones y muertes, tanto de los propietarios conductores de motocicletas como de acompañantes, a pesar de la declaración del Ministerio del Trabajo (2020) de que no se reporta dato exacto de siniestralidad en el país, esta revisión da cuenta de un elevado nivel de afectación en cuanto al objeto en estudio, por cuanto un total de 92,30% de las jurisprudencias en el último quinquenio

un total de 4 (equivalente a 5,12%) se enfocan en demandas a la protección de los derechos de los conductores de motocicletas, debido a las restricciones de uso de las mismas; y,

un total de 2 (equivalente a 2,56%) se enfilan hacia la consideración del mototaxismo como actividad ilegal.

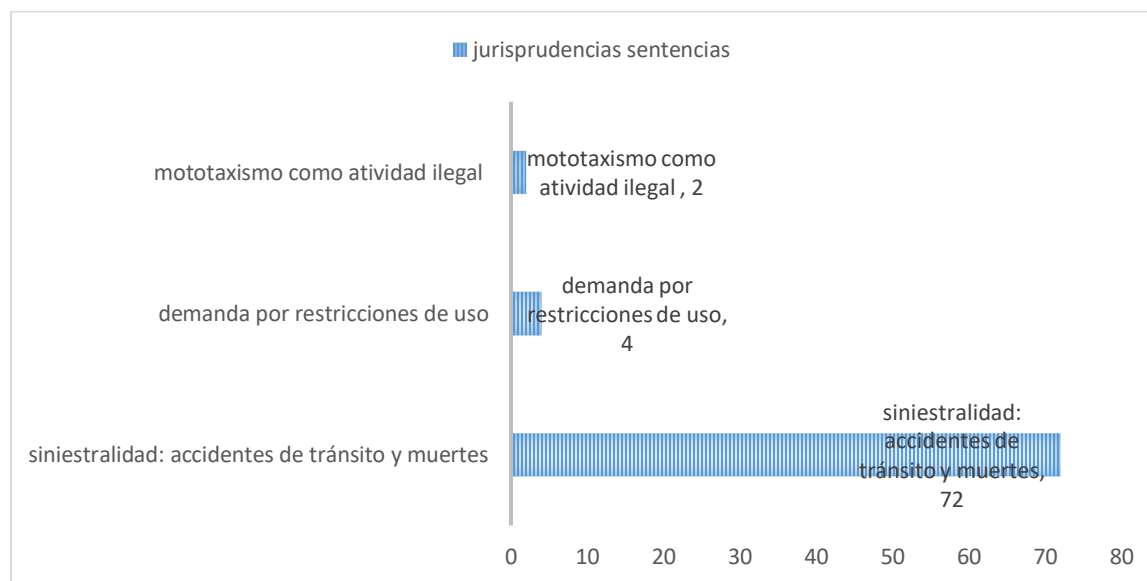
En este sentido, la visión jurisprudencial permite mostrar la tendencia de objeto de derecho de los casos con motocicleta constata la situación de vulnerabilidad que Azatto, et. al. (2020) declararon y que constituye la base para la nominación de UVT que posee al presente, la cual además se relaciona con la necesidad de avanzar hacia planificaciones estratégicas y protocolos de prácticas seguras a futuro.

Tal como muestra la figura a continuación, la vulnerabilidad es lo que puede constatarse por los accidentes de tránsito, las muertes ocasionadas, pero además se aúna a ello la constatación de que en el campo de lo normativo a 2022 sigue considerándose actividad ilegal el trabajo en motocicleta en el país (porque, por ejemplo, el mototaxismo sigue siendo ilegal al constituirse en una afectación a la estructura del transporte público o estar ligado a robos y hurtos, tal como afirman Cerquera, et. al., 2019) , aun y cuando se confirme su real impronta en la economía del país, lo cual es signo de

invisibilización no solo de la actividad productiva, sino del oficio mismo, lo cual no coadyuva de manera alguna a la formalización del empleo. Tal y como muestra la figura 10, el acto legislativo así lo confirma:

**Figura 10**

*Distribución de sentencias acerca de motocicletas, periodo enero 2017-diciembre 2022*



**Fuente:** Elaboración propia

La recurrencia de actos por muertes y lesiones es preponderante, pero también lo es el hecho de que las sentencias en gran proporción se llevan a cabo contra la responsabilidad del Estado, donde en representación de éste se encuentran el Instituto Nacional de vías-INVIAS, el Ministerio de la Defensa, la Policía Nacional, la Fiscalía de la nación y diferentes municipios, con lo cual se constata que la sociedad entiende que existe un imaginario de responsabilidad estatal que debe hacerse cargo de la vulnerabilidad del motociclista, sea porque debe preservar la seguridad vial en accidentes de tránsito y muerte, en el sostenimiento del estado de las vías municipales y de la protección de actos terroristas.

A continuación, se detallan algunas jurisprudencias que permiten analizar el objeto de estudio.

La sentencia N.º 2189001 23001-23-31-000-2011-00413-01 65457 trató el caso de la prohibición del uso de motocicleta, de fecha 11 de octubre de 2021, normado a través del Decreto 051 del 5 de febrero de 2009 por el alcalde de Santa Cruz de Lorica, quien justificó razones ambientales para dicha prohibición. Ésta se trató de la prohibición de circulación de este vehículo los días jueves de cada semana en horario comprendido entre las 7:00 am hasta las 5:00 pm, bajo pena de multa e inmovilización del automotor. En el caso, el horario señalado hacía suponer que no había dicha movilidad, por lo cual no había posibilidad de delito el cual sí ocurrió. El delito de robo acaeció, según la demanda por responsabilidad del estado, debido a que los involucrados no estaban alertas ante la presencia de motocicletas y eso generó que el robo se ejecutara, causando además la muerte de uno de los involucrados (Consejo de Estado, Contencioso administrativo, 2021).

La sentencia, a juicio de la Sala, es negada porque no guarda relación la muerte del sujeto con la referida medida ambiental y, por ende, la circulación de la motocicleta no se restringe por motivos de seguridad sino de protección ambiental. El caso referido da cuenta de la posibilidad de emisión de decretos de prohibición de circulación de la motocicleta por motivos ambientales, lo cual indica que debe avanzarse hacia reposición de motocicletas con tecnología limpia o de cero emisión tal y como se aprobó en la Ley 1964 de 2019. Lo que sí es propio enunciar es que el caso no trata motivo de siniestralidad alguna como quedó confirmado en la negación de la demanda.

Para marzo de 2018 se llevó a cabo la sentencia N.º 52001-23-31-000-2009-00091-02, cuyo actor fue la Fundación Jurídica Popular de Colombia, la cual demandó al municipio de Pasto para que se declarara la nulidad del Decreto Municipal 0255 de fecha 1 de marzo de 2009, expedido por su alcalde. La demanda se hizo porque el decreto mencionado estableció medidas para impedir la prestación del

servicio público de transporte en motocicleta, a lo cual la fundación aludió la inconstitucionalidad de restringir la libre circulación de los motociclistas de Colombia.

La argumentación se sostuvo en el hecho de la jerarquía normativa superior de la constitución del país sobre el decreto en mención, concebido como norma inferior. En contrapartida, la defensa adujo que la restricción solo aplicaba a los conductores que llevan a cabo la actividad de mototaxismo, ejercida ilegalmente, por tanto, transporte en vehículo motocicleta no autorizado por el Ministerio de Transporte, por lo que se estaba regulando no tenía que ver con la movilidad que es lo que es constitucional, sino con el transporte y su uso por lo que la jurisdicción sí aplica como competencia funcional y no es inconstitucional.

Quedo por sentado que:

las motocicletas no pueden transportar pasajeros, es decir, ejercer la actividad económica de transporte público, porque no están homologadas legalmente para ello. Este tipo de vehículo está autorizado para su conductor y un acompañante o parrillero, pero en ejecución de actividades estrictamente particulares y no públicas como la actividad de transporte de pasajeros (Consejo de Estado, Contencioso administrativo, 2018, p. 5)

De allí que, la condición de ilegalidad de la actividad económica privó en la sentencia y el asunto fue declarado como nulidad. Con ello se sentó precedente de ilegalidad para mototaxismo y de restricción de libre circulación para motocicletas. Quedó claro que el derecho a la movilidad, constitucional y fundamental, no se relaciona con el transporte en este caso y que la ilegalidad de la actividad económica permite la nulidad del caso.

Esta sentencia reafirma lo que se ha venido tratando en el análisis. El mototaxismo es una realidad en Colombia con casi 4 millones de personas dedicadas a ello. El Ministerio del Trabajo (2020) aseveró que el aumento del uso de la motocicleta como herramienta de trabajo guarda relación con el



incremento del desempleo, por lo cual este vehículo es una alternativa de trabajo para quienes tienen problemas de empleabilidad. La realidad del mototaxismo en Colombia como actividad económica fue detallada en el diagnóstico realizado por el Ministerio del Trabajo (2020), donde se reconoció que “mediante la motocicleta se hace prestación de servicios como domiciliarios de comida, mensajería de documentos, prestadores de servicios de mantenimiento, entre otros, ligado al crecimiento de herramientas tecnológicas que administran este tipo de labor para contar con una amplia cobertura extensiva a la comunidad en general” (p. 7).

El reconocimiento es contrario al acto legislativo. Una mirada es la del transporte como hecho económico y otra mirada es la normativa que lo niega. La discrepancia con la realidad que tiene la regulación no solo obvia la realidad, sino que violenta el derecho fundamental al trabajo, que lo es, para quienes encuentran en el mototaxismo una alternativa de trabajo que impacta la economía familiar, pero que también alcanza al desarrollo de la nación a lo cual aporta grandemente la motocicleta según ANDI (2019).

Legislar sobre la ilegalidad de uso de motocicleta como actividad económica de transporte público es violatorio de los derechos fundamentales que se conjugan en el caso (trabajo, alimentación, educación), pero socialmente es un fenómeno de invisibilización que coadyuva a la exclusión social de la población dedicada a ella, cuyas características son bajo estrato social, nivel bajo de instrucción y, en algunos casos, problemas de empleabilidad. Así que aplicar justicia de esta manera es violatorio de los derechos fundamentales y contrario a la búsqueda de legalidad y equidad que se busca en el PND 2018-2022.

Para diciembre de 2020, la sentencia 2167557 18001-23-31-000-2010-00423-01 62834 tuvo como objeto una acción de reparación directa por muerte de agente en misión contra el Ministerio de Defensa- Ejército Nacional. La demanda intentó hacer que se considerara el uso de motocicleta como actividad laboral riesgosa, pero la demanda fue negada al considerarse propia del

servicio que lleva a cabo un miembro del ejército que está en misión de trabajo, así que el daño causado es computable a daños causados por la concreción de riesgos derivados de la profesión militar.

De allí que, a pesar de usarse el tema del riesgo laboral en motocicleta, éste no fue accedido. Lo cual indica que el asunto del riesgo laboral aún no se considera en la legislación, aun y cuando ya se considere en los protocolos de buenas prácticas la necesidad de atender la vulnerabilidad proveniente del riesgo en motocicleta. Este vacío entre la realidad que, por ejemplo, el propio Ministerio del Transporte (2020) reconoce, y la regulación normativa debe atenderse para poder dar paso a consideraciones de protección al logro del trabajo seguro en motocicleta, lo cual legitimará no solo la vulnerabilidad sino la responsabilidad del Estado en la protección del UVT.

Para marzo de 2021, la sentencia 05001-23-31-000-2007-00542-01 47879 contra el Municipio de Medellín se accede como acción de reparación directa, porque “se encuentra acreditada la responsabilidad del municipio de Medellín, a título de falla del servicio, consistente en el mal estado de la vía, es decir por el incumplimiento de las obligaciones del ente territorial en el mantenimiento de las vías de orden municipal”. Ello da cuenta de que la vulnerabilidad del UVT incluso llega a ser por siniestralidad vial no a causa suya o de terceros, sino como resultado de la condición de la red vial. Razón por la cual la legislación sí reconoce la responsabilidad patrimonial del Estado en el caso.

En consecuencia, el Estado sí asume responsabilidad patrimonial ante la vulnerabilidad comprobada de un UVT y por ello es posible una regulación que pretende hacer frente a la reducción de vulnerabilidades. Así como el Estado debe regular para proteger al mismo propietario de motocicletas de sus propias posibilidades de acrecentar su vulnerabilidad.

**Posibilidad de soluciones al problema de la vulnerabilidad**

Las alternativas de solución cuando se enfrentan problemas sociales se encuentran usualmente en las visiones de desarrollo que adelantan los países. En el caso del estudio presente se revisan tanto la determinación de buenas prácticas que contempla el BID (2022), desde la propuesta de Azatto, et. al; la visión estratégica del plan de acción del CONPES 3991 de 2020 y la articulación estratégica entre el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, llamado Plan Nacional de Desarrollo Colombia potencia mundial de la vida, con los ODS 2030 de la CEPAL (2019) de donde puede formularse la adecuación a la presente propuesta de regulación.

**Buenas prácticas para la utilización de la motocicleta**

Azatto, et. al, con el apoyo del BID (2022), presentaron un análisis conducente a la formulación de buenas prácticas para atender la vulnerabilidad en el uso de la motocicleta como fuente de ingreso y como empleo como circunstancia de países donde este uso es propio de los estratos económicos bajos. En este sentido, detallaron tres buenas prácticas, las cuales se enuncian: (1) la formalización del oficio de motociclista en regulaciones; (2) la aplicación de protocolos de prácticas seguras; y, (3) planificación estratégica, a través de la aplicación de políticas públicas.

Respecto a la primera, debe asumirse la necesidad de que la labor propia del uso de motocicletas sea ejecutada bajo el cumplimiento de regulaciones que conduzcan a la formalización de la actividad laboral o actividad productiva; ello permite transformar el trabajo del sector, elidir la informalidad y mejorar la calidad del trabajo en sí, por lo cual ello se adecua a la transformación de los empleos hacia empleos decentes, lo cual es propio de la visión de desarrollo que persigue el cumplimiento del ODS 8, referido a Trabajo y Decente y Crecimiento Económico que para Colombia se declara en su PND 2018-2022.

Se trata puntualmente de convertir el trabajo con motocicleta o con movilidad en motocicleta como uno formalizado y, por tanto, para el cumplimiento de derechos fundamentales que minimizan las vulnerabilidades que se enfrentan.

Por otro lado, se tiene la aplicación de protocolo de buenas prácticas. Justamente, tras el impacto significativo de la pandemia y el crecimiento significativo de trabajo en motocicleta, el Ministerio de Trabajo de Colombia generó un Protocolo de prácticas seguras que fue citado por Azatto, et. al., (2022) como ejemplo para la región. El protocolo se elaboró para considerar a los trabajadores que usan la motocicleta como herramienta de trabajo y se hizo bajo el objetivo de disminuir el riesgo de siniestros viales por el uso de la motocicleta en el ámbito laboral.

Además, se diseñaron objetivos específicos que tenían que ver con: (a) entregar herramientas a empresas públicas y privadas para promover acciones de control que disminuyan los incidentes laborales que involucren a la motocicleta; (b) determinar acciones a desarrollar, desde el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo, a los fines de controlar el riesgo de siniestro vial en conductores de motocicleta que conforman la fuerza laboral del país; (c) determinar acciones preventivas para el manejo seguro de motocicletas en Colombia en el ámbito laboral; (d) establecer requisitos mínimos de contratación de conductores de motocicleta frente al cumplimiento de la normatividad legal vigente; (e) referenciar y analizar buenas prácticas a nivel internacional para el trabajo seguro en motocicleta; (f) consolidar características propuestas para Elementos de Protección Personal (EPP) a emplear por los conductores de motocicletas.

El trabajo seguro en motocicleta es lo que se asume para hacer frente a la existencia de Usuario Vulnerable de Tránsito (UVT) que se refleja en el motociclista. Una ganancia del protocolo colombiano es la declaración del conductor de motocicleta como fuerza laboral del país, lo cual abre camino para venideras regulaciones y su protección laboral, desde el reconocimiento de su vulnerabilidad social, económica y de salud.

**Visión estratégica del plan de acción del CONPES 3991 de 2020**

La política de movilidad urbana y regional de 2020 da cuenta del compromiso del Estado colombiano con la garantía del derecho de movilidad. En este sentido, la política se convierte en política pública para orientar las acciones a cumplir en el plan de acción. De éste se pueden especificar cuáles ejes estratégicos y líneas de acción sirven de basamento de la propuesta de regulación que se formula.

En primer lugar, se tiene el eje estratégico 1 que se denomina Generación de herramientas para impulsar la movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas; de éste las líneas de acción que permitirían implementar la propuesta son:

(a) línea de acción 1.2. referida a la calidad del servicio público de transporte de pasajeros, por cuanto puede formularse la reposición de la motocicleta como elemento de cualificación del trabajo en moto o de movilidad al trabajo en moto, ya que una motocicleta en mejor condición o una nueva motocicleta por la necesidad de reponer, tras el cumplimiento de vida útil legislada en 12 años, contribuye a la prevención del ambiente sano y al efectivo cumplimiento de la labor ejecutada como huella de vida, huella de calidad de vida y huella energética, así como atención a la salud mental del trabajador y a la reducción de enfermedades ocupacionales

(b) línea de acción 1.3. llamada Gestión del transporte de pasajeros por carretera y especial, a través de la cual se legitima el cumplimiento de la labor especial de transporte escolar en zonas diferenciadas

(c) línea de acción 1.4. denominada Uso eficiente del transporte motorizado particular, a partir de la cual se hace aporte a la gestión ambiental del país, en particular cuando la reposición de la motocicleta sea hacia el uso de motocicletas eléctricas, cuyo aporte energético es considerable, además del ahorro en costos de mantenimiento y de ahorro de combustible

(d) línea de acción 1.5. que se enfoca en la reducción de muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial, por lo cual se atiende la existencia del UVT desde regulación de buenas prácticas que deben solicitarse dentro de la regulación para concebir el trabajo en moto como un trabajo seguro.

Y en segundo lugar, el eje estratégico 3 que se denomina Consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible, en el cual la línea de acción pertinente es la que 3.1 referida a la Sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte, por cuanto es por esta vía que puede darse la posibilidad de creación del fondo de reposición económica, por cuanto éste permite que los propietarios que deban reponer la motocicleta cuenten con el apoyo estatal para seguir llevando a cabo su labor y así seguir aportando a la fuerza laboral del país. Esta contribución estatal aprobada para esta línea de acción ya tiene existencia en este CONPES.

#### **Articulación estratégica entre el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 con los ODS 2030**

La propuesta de regulación que se formula se sostiene en el enfoque de desarrollo hacia el cumplimiento de los ODS 2030 que Colombia posee como meta. El país cuenta con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, "Colombia potencia mundial de la vida", (PND 2022-2026) que se cumple a través de cinco transformaciones, a saber: Relaciones dinámicas campo-ciudad, Alternativas de desarrollo con energías limpias, Crear riqueza para cerrar brechas a la discriminación, Consolidar una alianza público-privada y Consolidar una alianza público-popular.

Siendo así, garantizar el uso de la motocicleta desde el derecho a la movilidad como derecho fundamental que permite a la vez el derecho al trabajo, a la salud y a la educación y garantizar el derecho de reposición de ésta es muestra fiel de que se puede dar cumplimiento al Estado Social de Derecho, permitir la formalización del trabajo en motocicleta como aval de productividad, tal y como avala ANDI (2019) y garantizar la igualdad de oportunidades laborales para quienes la usan como medio

de trabajo (sea principal o secundaria) o para la igualdad de oportunidad de desplazamiento, por tanto como medio de transporte.

En este sentido, con la propuesta se da cumplimiento estratégico a los tres pactos estructurales del PND 2018-2022, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 7**

*Enfoque estratégico de la propuesta*

Transformaciones de Colombia PND 2022-2016	Descripción	ODS 2030	Especificidad en la propuesta
Alternativas de desarrollo con energías limpias	Sostenibilidad de las ciudades desde la transformación de la matriz energética y la reducción de la dependencia del petróleo.	ODS 7. Energía asequible y no contaminante	Contribuir a la reposición económica de la motocicleta cuando su vida útil amerite desintegración vehicular, a los fines de dar cumplimiento a los derechos fundamentales que se cumplen con su uso con intención de apostar a la transformación del parque hacia lo eléctrico y no contaminante
Crear riqueza para cerrar brechas a la discriminación	Proceso distributivo justo que debe reflejarse en mejores condiciones de vida para la mayor parte de la población.	ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico	Legitimar la actividad productiva en motocicleta como trabajo decente
		ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas	Que la existencia de las actividades productivas en motocicleta sea considerada como legales, dada la realidad de la motocicleta como aliada para el desarrollo del país, tal como se demostró en el estudio de ANDI (2019)
		ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas	Que los motociclistas defiendan la garantía de movilidad que significa el uso de su vehículo como primera o segunda fuente de empleo y como medio de transporte para la movilización hacia el empleo o para el cumplimiento de otros derechos fundamentales como educación y salud, así como el derecho que en consecuencia poseen de reposición económica
		ODS 16. Paz, justicia e	Aprobar un proyecto de ley que regularice el derecho de movilidad en

Crear riqueza para cerrar brechas a la discriminación	Proceso distributivo justo que debe reflejarse en mejores condiciones de vida para la mayor parte de la población	instituciones sólidas ODS 2. Hambre cero	motocicleta y el derecho de reposición económica de la misma Legitimar la actividad productiva en motocicleta como trabajo decente, porque de lo contrario se estaría cortando la posibilidad de ingreso de las familias colombianas que dependen de ello y propiciando la posibilidad de violación al derecho de alimentación como consecuencia y ampliando el hambre en las familias colombianas
		ODS1. Fin de la pobreza ODS 10. Reducción de las desigualdades	Facilitar la movilidad en motocicleta para el trabajo seguro como alternativa de cumplimiento del derecho al trabajo, a la alimentación y a la educación Igualar la condición del trabajo con motocicleta o de movilidad al trabajo con motocicleta con otras movilidades (como automóvil) Contribuir a la reposición económica de la motocicleta cuando su vida útil amerite desintegración vehicular, a los fines de dar cumplimiento a los derechos fundamentales que se cumplen con su uso
		ODS 4. Educación de calidad	Dar cumplimiento al transporte escolar en motocicleta, tal como abrió el camino la Ley 2033 de 2020 más allá de la excepción en zonas diferenciadas, por cuanto la movilización para educación es una realidad en todo el país
		ODS 4. Educación de calidad	Dar cumplimiento al transporte escolar en motocicleta, tal como abrió el camino la Ley 2033 de 2020 más allá de la excepción en zonas diferenciadas, por cuanto la movilización para educación es una realidad en todo el país
Consolidar una alianza público-popular	Privilegiar los pactos sociales, los acuerdos económicos y las formas de trabajo, producción social y	ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico	Legitimar la actividad productiva en motocicleta como trabajo decente, ya que ello permite considerar que es inclusión productiva del trabajo decente que muchos motociclistas cumplen en el país



---

<p>cultural de los sectores populares y busca mancomunadamente formar alianzas público-populares para la iniciativa productiva, la gobernanza territorial, el despliegue del estado social de derecho</p>	<p>ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico</p>	<p>Ofrecer el puesto de trabajo con uso de motocicleta como un trabajo seguro y formal</p>
---	---	--

---

**Fuente:** Elaboración propia con datos tomados de PND 2022-2026

### **Capítulo III. Iniciativa legislativa**

La iniciativa legislativa que se presenta en este apartado de la investigación contempla un conjunto de elementos, tales como su descripción, alcance, enfoque estratégico, factibilidad política y la propuesta de regulación en sí misma, los cuales se desarrollan a continuación.

#### **Descripción de la propuesta**

La propuesta de regulación que se formula es una oportunidad de dar cumplimiento a la lucha contra la vulnerabilidad del conductor de motocicleta, sea ésta de naturaleza social, económica o de salud. Son muchas las circunstancias que marcan esta vulnerabilidad y que pueden conjugarse contra su uso. En particular, cuando éste se relaciona con el trabajo, por cuanto su vulnerabilidad se consolida cuando ello no permite que puede superar su estrato social o nivel de instrucción o de acceso a un mejor empleo, por lo cual no ocurre un desarrollo humano sostenible, a pesar de la empleabilidad que sí ocurre.

En este sentido, la protección contra esa vulnerabilidad es la primera intencionalidad que dada la situación del UVT se requiere que el Estado de inicio a un proceso de formalización del trabajo con moto para el trabajador empleado o el trabajador independiente donde se dignifique la actividad económica que se lleva a cabo, a toda luz ampliamente conocida por la sociedad, pero invisibilizada normativamente.

Por tanto, la propuesta es un camino hacia la transformación de un imaginario social que legitime el trabajo en moto como un trabajo seguro, que puede empezar desde mejores oportunidades para el cumplimiento de los derechos humanos que se interrelacionan en el caso: derecho a la movilidad, derecho al trabajo, derecho a la alimentación, derecho a la educación, derecho a la salud. Todo ello como un camino a transitar hacia el cumplimiento de un enfoque de desarrollo humano,

desde Alternativas de desarrollo con energías limpias, Crear riqueza para cerrar brechas a la discriminación y Consolidar una alianza público-popular.

### Alcance de la propuesta

El ámbito de aplicación de esta propuesta estaría dirigido a implementación de la propuesta de regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los propietarios de vehículos tipo motocicleta en el territorio nacional.

### Enfoque estratégico de la propuesta

La propuesta de regulación que se formula se sostiene en el enfoque de desarrollo hacia el cumplimiento de los ODS 2030 que ya se detalló en el análisis respectivo. Aquí se sintetiza en la siguiente figura para dar cuenta del aporte de la regulación propuesta a la visión de desarrollo del país:

**Figura 11.**

*Articulación estratégica de aporte de la propuesta de regulación que se formula*



**Fuente:** Elaboración propia

**Factibilidad política de la propuesta**

La factibilidad política de la propuesta se basa en el cumplimiento de la Política Nacional de movilidad urbana y regional 2020 en dos ejes estratégicos y 5 líneas de acción con apoyo estatal hacia la contribución de la financiación de medios de transporte para la sostenibilidad financiera para propietarios de vehículo automotor, entre ellos motocicletas, en aras de un sistema de transporte de calidad.

**Propuesta de regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los propietarios de vehículos tipo motocicleta en el territorio nacional**

Proyecto de Ley No\_\_ de 2022 “Por medio del cual se crea el Fondo de Modernización y Reposición de Vehículos Automotores Tipo Motocicleta” y se dictan otras disposiciones.

**EL CONGRESO DE COLOMBIA****DECRETA**

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto crear el Fondo de Modernización y Reposición de Vehículos Automotores Tipo Motocicleta con el fin de promover la modernización del parque automotor de este tipo de vehículos que garantiza la seguridad vial y preserva el medio ambiente.

**Parágrafo primero:** la modernización es parte del proceso de transformación hacia la formalización del trabajo seguro en motocicleta y la dignificación del trabajo decente que aporta al desarrollo del país, de la familia y de la propia persona

**Parágrafo segundo:** la modernización es cumplimiento de los derechos fundamentales de la persona y del compromiso con el enfoque de desarrollo

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente Ley serán aplicables en el Territorio Nacional y a los vehículos debidamente registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

**Artículo 3. Del Programa de Modernización y Reposición del Parque Automotor Tipo Motocicleta.** Créese el Programa de Modernización y Reposición del Parque Automotor Tipo Motocicleta (de baja gama, hasta 200 C.C.), que contemple entre otros incentivos tributarios e incentivos económicos, con el fin de promover la desintegración vehicular a que hubiere lugar y la modernización del parque automotor de motocicletas que coadyuve a la reducción de las emisiones contaminantes y mejora de la calidad del aire, así como al logro de la movilidad.

**Artículo 4. Del Fondo para El Programa de Modernización y Reposición del Parque Automotor Tipo Motocicleta.** Créese el Fondo para el Programa de Modernización y Reposición del Parque Automotor Tipo Motocicleta que será administrado por el Ministerio de Transporte y que tendrá por objeto el financiamiento del programa de reposición de que trata la presente Ley.

**Artículo 5. De las Fuentes para el Fondo para El Programa de Modernización y Reposición del Parque Automotor Tipo Motocicleta.** Las fuentes de las cuales se conformará el Fondo para El Programa de Modernización y Reposición del Parque Automotor Tipo Motocicleta serán:

- a) El pago del 25% del avalúo de acuerdo con las condiciones que fije el Ministerio de Transporte, de cada automotor tipo motocicleta que se inscriba en el programa de reposición de que trata la presente Ley; este pago lo cubre el propietario
- b) Recursos destinados del Presupuesto General de la Nación.
- c) Recursos obtenidos a través del cumplimiento del plan de acción de la Política de movilidad urbana y regional.
- d) Recursos obtenidos a través del Ministerio de Transporte y que correspondan a Cooperación internacional.

**Artículo 6. Beneficio de reposición.**

El Estado reconocerá su responsabilidad patrimonial y favorecerá la reposición vehicular cuando por causa de seguridad vial o de sostenimiento de la vía de orden municipal se genere siniestralidad que requiera la misma. El mismo beneficio aplica cuando por causa de culminación de vida útil el propietario sea vulnerable para cubrir la desintegración vehicular y su reposición.

**Parágrafo primero:** Aplica a quienes a causa de actividad económica con ocasión de trabajo desarrolle desplazamiento en motocicleta, lo que contempla trabajadores empleados con uso de motocicleta, trabajadores con uso de motocicleta para desplazamiento al trabajo, trabajadores independientes con uso de motocicleta

**Parágrafo segundo:** A los fines de aplicabilidad del fondo, se privilegiará:

- i) igual número de financiamiento para hombres y mujeres, a los fines de preservar la equidad de género
- ii) estudios socioeconómicos de familias en condición de pobreza o pobreza extrema
- iii) estudio de aplicabilidad de transporte escolar para zonas diferenciadas

**Artículo 7. De la contribución al medio ambiente:** A los fines de reposición, se privilegia la motocicleta con tecnología limpia o de cero emisiones o, en todo caso, de menor emisión de gases contaminantes que la que fue objeto de desintegración vehicular

**Artículo 8. Condiciones.** Las condiciones para acceder a los beneficios de que trata la presente Ley, serán reglamentadas por el Ministerio de Transporte, para tales efectos dicho Ministerio contará con plazo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley.

**Parágrafo primero:** para acceder al beneficio de reposición, el propietario debe cumplir con las condiciones mínimas en el uso de la motocicleta

**Parágrafo segundo:** se privilegiará a propietarios en situación de vulnerabilidad económica y/o cuyo impacto afecte la situación de ingreso económico familiar

**Parágrafo tercero:** para acceder al beneficio de reposición, el propietario debe cumplir con proceso de capacitación teórica y práctica en seguridad vial, expedida por organismo certificador. La autorización del organismo certificador estará a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

**Artículo 8. Vigencia.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

### Conclusiones y Recomendaciones

Una vez culminada la investigación sobre la necesidad de regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos tipo motocicleta de gama baja en el territorio colombiano por parte del Estado, se pudo comprender que existen una serie de factores que dieron paso al uso de este tipo de vehículo como fuente de ingresos para subsanar sus necesidades básicas, así como también la regulación del mismo como medio de transporte público para aquellas zonas de difícil acceso, donde se presenta la necesidad de contar con este tipo de vehículos, ya que, las condiciones de terreno, ubicación y distribución geográfica no permiten el tránsito de otro tipo de vehículos.

Al adentrarse en el contexto del uso de este tipo de vehículos de gama baja por parte de los ciudadanos colombianos, se logró recopilar información que demuestra como este medio de transporte se convirtió en una herramienta de trabajo, lo cual, fue el resultado de una serie de realidades que generaron la necesidad de búsqueda de alternativas para lograr obtener ingresos, entonces la resiliencia fue el factor predominante para que los ciudadanos del común decidieran adquirir este tipo de vehículos para poder cubrir sus necesidades básicas, evidenciándose la necesidad de regulación de este tipo de vehículos de gama baja.

Además de ello, la situación de contextos rurales donde el uso de la motocicleta se ha convertido en una necesidad para garantizar la educación, pues es una realidad que existen entornos rurales donde se dificulta el traslado para los centros educativos, siendo esto una barrera para que los niños y jóvenes del país puedan asistir a sus clases y recibir educación, lo cual es evidencia de la necesidad de que este medio de transporte sea regulado como transporte público.

En cuanto a la necesidad que se genera en la nación por causa del vacío legal en cuanto a la regulación del derecho de movilidad y reposición económica de los vehículos tipo motocicleta de gama baja en Colombia, no se puede dejar a un lado la preservación del ambiente, esto debido a la incidencia ambiental de este tipo de vehículo por emisión de gases contaminantes a causa del deterioro de las



condiciones mecánicas de los mismos. Esto es una realidad que no solo afecta a un grupo de personas, es una afectación a la sociedad en general, que va en contracorriente con los lineamientos de desarrollo sostenible y que sin duda afecta directamente la estabilidad de la nación.

Al hacer una revisión de los aspectos legales que amparan la regulación del derecho de movilidad y reparación económica de los vehículos tipo motocicleta de gama baja se pudo comprender que desde la voz propia de la constitución nacional se soporta, pues al ser un Estado Social de Derecho se deben garantizar la inclusión social, en consecuencia, al ser este tipo de vehículo más que productividad económica, es un medio de inclusión, para que aquellas personas que lo utilizan como fuente de ingresos para la garantía de sus necesidades básicas (alimentación, educación, salud, transporte), en consecuencia, si el Estado colombiano regula esta actividad tendrá una herramienta jurídica para combatir la exclusión y ser garante de los derechos humanos de todos sus habitantes sin ningún tipo de distinción.

Lo descrito en el párrafo anterior, demuestra que la necesidad identificada va más allá de los beneficios económicos de este tipo de empleo, es un acercamiento al desarrollo y crecimiento de la nación, pues la información recopilada muestra que casi 4 millones de hogares colombianos cuentan con una motocicleta de gama baja para acceder a bienes, servicios y actividades básicas. La falta de regulación de las actividades de transporte público con las motocicletas no solo incrementa la vulnerabilidad de los hogares que hacen uso de ellas como fuente de ingreso, sino que va en contra del alcance del desarrollo sostenible.

Todo lo anteriormente descrito es evidencia de la necesidad de que el Estado colombiano regule el derecho de movilidad y reposición económica de las motocicletas de gama baja, de lo contrario estará en una eterna contradicción entre lo que está legalmente establecido como Estado Social de Derecho, desarrollo sostenible, inclusión, uso de este tipo de vehículos como transporte escolar, la garantía de los derechos humanos, entre otras, que afectan a los ciudadanos más vulnerables.

### Bibliografía

ANDI-FENALCO (2022) *Informe 2022. Motocicletas nuevas.*

[https://drive.google.com/file/d/1Pe5um\\_tZaKCL83NsRELik6Fq\\_7ZwtTAp/view](https://drive.google.com/file/d/1Pe5um_tZaKCL83NsRELik6Fq_7ZwtTAp/view)

Ariza Morales, N., Guarnizo Rodríguez, J. M. (2016). *Estudio de la motocicleta como vehículo de trabajo en el sector productivo de Bogotá.* Trabajo de grado en Ingeniería Civil, Universidad de La Salle.

[https://ciencia.lasalle.edu.co/ing\\_civil/68](https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_civil/68)

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) (2019). *Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país.* Estudio del sector, Vol. 2.

[https://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20\(1\).pdf](https://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20(1).pdf)

Asociación Nacional de Empresarios. (2021). *Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020.* [https://www.andi.com.co/Uploads/INFORME%20DE%20MATR%C3%8DCULAS%20DE%20MOTOS%20A%20DICIEMBRE%20DE%202020%204%20\(3\).pdf](https://www.andi.com.co/Uploads/INFORME%20DE%20MATR%C3%8DCULAS%20DE%20MOTOS%20A%20DICIEMBRE%20DE%202020%204%20(3).pdf)

Azzato, F., Café, E., Díaz, C., Sosa, M. (2022). *¿Cómo mejorar la seguridad vial de los motociclistas en Latinoamérica y el Caribe?* Página web oficial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Azzato, F., Díaz, C., Café, E. (2022). *La motocicleta en América Latina: actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios.* [https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-](https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus)

[en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus](https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus)

Balestrini, M. (2002). *Procedimientos técnicos de la investigación documental.* Caracas: Consultores Asociados.

Bancolombia (2021). *¿Cómo avanza Colombia hacia la movilidad sostenible?*

<https://www.bancolombia.com/negocios/actualizate/sostenibilidad/movilidad-sostenible-colombia>

Botero Bernal, A. (2004). La metodología documental en la investigación jurídica: alcances y perspectivas. *Revista Opinión jurídica*, 2, (4), 109-116.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5238014.pdf>

Borrel, M. (2006). *Análisis Práctico y Jurisprudencial del Derecho Mexicano del Trabajo*. México: Sista.

Carazo, V. (2018). Resiliencia y coevolución neuroambiental. *Revista Educación*. Vol. 42, N.º 2, pp.1-3.

<https://www.redalyc.org/journal/440/44055139033/html/>

Cerquera, O., Orjuela, C., Ferrari, S. (2019). *Mototaxismo y hurto a personas: evaluación de impacto a partir del modelo de diferencias en diferencias*. *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, Vol. 27, N.º 2, pp. 33-

Investigación y Reflexión, Vol. 27, N.º 2, pp. 33-

50. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0121-68052019000200033](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-68052019000200033)

Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016). *Derecho humano al trabajo y derechos humanos en el trabajo*. México: Autor. [https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-](https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Cartilla-DH-trabajo.pdf)

[05/Cartilla-DH-trabajo.pdf](https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Cartilla-DH-trabajo.pdf)

*Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016a)*. Derecho humano al trabajo y derechos humanos en el trabajo.

<https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Cartilla-DH-trabajo.pdf>

Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016b). *Movilidad, vivienda y derechos humanos*. México:

Autor. <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>

*Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016c)*. El derecho humano al medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar. <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/22-DH->

[alMedioAmbSano.pdf](https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/22-DH-alMedioAmbSano.pdf)

Congreso de Colombia (2001). *Ley 688 de 2001. Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras*

*disposiciones*. Diario oficial N.º 44.530, agosto 24 de 2001.

[https://www.redjurista.com/Documents/ley\\_688\\_de\\_2001\\_congreso\\_de\\_la\\_republica.aspx#/](https://www.redjurista.com/Documents/ley_688_de_2001_congreso_de_la_republica.aspx#/)

Congreso de Colombia (2019). *Ley 1964 de 2019*. Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones. <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/06/ley-1964-2019.pdf>

Congreso de Colombia. *LEY 105 DE 1993*. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0105\\_1993.html#:~:text=%22Por%20la%20cual%20se%20dictan,y%20se%20dictan%20otras%20disposiciones.%22](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0105_1993.html#:~:text=%22Por%20la%20cual%20se%20dictan,y%20se%20dictan%20otras%20disposiciones.%22)

Consejo de Estado, Contencioso administrativo (2018). Sentencia N.º 52001-23-31-000-2009-00091-02, Fundación Jurídica Popular de Colombia vs Municipio de Pasto.

<http://www.consejodeestado.gov.co/documentos/tables5/F52001233100020090009102%20AYB.pdf>

Congreso de Colombia (2020). *Ley 2033 de 2020*. Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_2033\\_2020.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2033_2020.html)

Consejo de Estado, Contencioso administrativo (2021). Sentencia 167557

18001-23-31-000-2010-00423-01 62834 contra MINISTERIO DE DEFENSA – EJÉRCITO NACIONAL.

<http://190.217.24.55:8080/WebRelatoria/ce/index.xhtml>

Consejo de Estado, sección tercera (2021). sentencia 05001-23-31-000-2007-00542-01 47879 contra Municipio de Medellín. <http://190.217.24.55:8080/WebRelatoria/ce/index.xhtml>

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2020). Conpes 3991 de 2020. *Política Nacional de movilidad urbana y regional*. <https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/marco-legal/CONPES%203991.pdf>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2019). Plan Nacional de Desarrollo "Pacto por Colombia, pacto por la equidad" 2018 – 2022. Vinculación con los objetivos del PND 2018-2022. <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/plan-nacional-de-desarrollo-pacto-por-colombia-pacto-por-la-equidad-2018-2022>

Dávalos, J. (2005). *Derecho Individual del Trabajo* (14ª Ed.). Porrúa

De la Cueva. (2007). *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*. Porrúa

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. (2022). *Mercado laboral*.

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. (2022). *Estadísticas sector laboral*.

[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/notas-estadisticas/mar\\_2022\\_nota\\_estadistica-NNA-VF.pdf4](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/notas-estadisticas/mar_2022_nota_estadistica-NNA-VF.pdf4)

Departamento de Planeación Nacional (DNP) (2022). *Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, Plan Nacional de Desarrollo Colombia potencia mundial de la vida*.

<https://petro.presidencia.gov.co/Documents/230206-Plan-Nacional-de-Desarrollo-2022-2026.pdf>

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE) (2022). *Boletín Técnico Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Diciembre 2021*

[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol\\_empleo\\_dic\\_21.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_empleo_dic_21.pdf)

El colombiano (2022). *Petro propone bajarle las tarifas del SOAT a los motociclistas, ¿es viable?*

<https://www.elcolombiano.com/colombia/politica/gustavo-petro-propone-bajar-el-precio-del-soat-a-motociclistas-es-viable-CF17740222>

Fernández, A. (2004) *Investigación y método de mercado*. (2ª Ed.). Madrid: ESIC

Industrias Pigmalión (2023). *Boletín Motos, ¿cuáles son las que más compran los colombianos?*

<https://pigmalionmoto.com/motos-que-mas-compran-los-colombianos/>

Figueroa, S., Muñoz, E., Tombé, K. (2021). *Condiciones de vida: una mirada desde la práctica laboral del “mototaxismo” en el municipio de Santander de Quilichao Cauca* (Trabajo de maestría).

<https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/20706/Condiciones-Vida-%20Mirada-Figueroa-Jennifer-%203249-F475.pdf?sequence=1>

[https://www.andi.com.co/Uploads/04.%20INFORME%20DEL%20SECTOR%20MOTOCICLETAS%200A%20ABRIL%202022\\_PRENSA.pdf](https://www.andi.com.co/Uploads/04.%20INFORME%20DEL%20SECTOR%20MOTOCICLETAS%200A%20ABRIL%202022_PRENSA.pdf)

Gallardo, H. (2007). *Elementos de investigación académica*. (30° reimp.). Universidad Estatal a Distancia. (Original publicado en 1991).

Gómez, R. (2012). *Derecho laboral i* (Red Tercer Milenio S.C. (ed.); Primera).

Güesguán, O. (2015). *Colombia, un país que se transporta en moto*. Artículo de Economía. El Espectador.

<https://www.elespectador.com/economia/colombia-un-pais-que-se-transporta-en-moto-article-553177/#>

Hinestroza, M. (2015). *Condiciones de salud y trabajo de los mototaxistas en Palmira, Colombia (2014)*.

*Revista Colombiana de Salud Ocupacional*. Vol. 5, N.º 1, pp. 19-26.

[https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/rc\\_salud\\_ocupa/article/view/4820](https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/rc_salud_ocupa/article/view/4820)

Instituto de Estudios Urbanos (2016). *Movilidad y transporte, un desafío para Bogotá*.

<http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/movilidad-y-transporte-un-desafio-para-bogota>

Londoño, M. (2007). Deberes y derechos procesales en el estado social de derecho. *Opinión Jurídica*. Vol.

6, N.º 11, pp. 69-86. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1692-25302007000100004&lng=en&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1692-25302007000100004&lng=en&tlng=es).

Marín, J. y Trujillo, J. (2016). El Estado Social de Derecho: un paradigma aún por consolidar. *Revista Jurídica Derecho*. Vol. 3, N.º 4, pp. 53-70.

[http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2413-28102016000100005](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2413-28102016000100005)

Mattar, J., Cuervo, L. (2017). *Planificación para el desarrollo en América Latina y el Caribe. Enfoques, experiencias y perspectivas. Serie Planificación para el desarrollo, N.º 148*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL

Medellín, P. (4 de agosto de 2021). *¿Estado social de derecho? Colombia no es un país que se caracterice por la proporcionalidad entre los derechos y los deberes*. En *El Tiempo*.

<https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/pedro-medellin/estado-social-de-derecho-columna-de-pedro-medellin-608391>

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Viceministerio de Ambiente Dirección de

Desarrollo Sectorial Sostenible (2010) *Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire*. Bogotá D.C.: Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

[https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/04/Politica\\_de\\_Prevencion\\_y\\_Control\\_de\\_la\\_Contaminacion\\_del\\_Aire.pdf](https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/04/Politica_de_Prevencion_y_Control_de_la_Contaminacion_del_Aire.pdf)

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015). *Resolución 1606 de 2015 (Julio 7 de 2015)*.

[https://vusstaticweb.blob.core.windows.net/strapiimagenesdev/2015\\_RESOLUCION\\_1606\\_2015\\_50f97a7cee.pdf](https://vusstaticweb.blob.core.windows.net/strapiimagenesdev/2015_RESOLUCION_1606_2015_50f97a7cee.pdf)

Ministerio de Interior (s.f.). *La motocicleta*. Madrid: Dirección General de Tráfico Área de Educación y Divulgación. <http://creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/conduccion-racional/manuales-formacion-educativa/MANUAL-DE-MOTOCICLETA.pdf>

Ministerio de Transporte (2017). *Resolución de 2017. Por la cual se reglamentan los mecanismos para la asignación de las matrículas de nuevos vehículos automotores y la reposición de los actuales, en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones*. <https://mintransporte.gov.co>

Ministerio de Transporte. *Programa de Reposición Integral de Vehículos*. [https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4334/programa\\_de\\_reposicion\\_integral\\_de\\_vehiculos/](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4334/programa_de_reposicion_integral_de_vehiculos/)

Ministerio de transporte. (2022). *Parque automotor registrado en RUNT*. <https://www.runt.com.co/runt-en-cifras/parque-automotor>

Ministerio de Relaciones Exteriores (2022). *Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario*. <https://www.cancilleria.gov.co/international/politics/right>

Ministerio del Trabajo (2020). *Protocolo de prácticas seguras para los trabajadores que usan la motocicleta como herramienta de trabajo*. <https://posipedia.com.co/wp-content/uploads/2021/10/PROTOCOLO-DE-PRACTICAS-SEGURAS-PARA-LOS-TRABAJADORES-QUE-USAN-LA-MOTOCICLETA-COMO-HERRAMIENTA-DE-TRABAJO.pdf>

Moviliblog, *Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe*. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/como-mejorar-la-seguridad-vial-de-los-motociclistas-en-latinoamerica-y-el-caribe/>

Neves, J. (2015). *Introducción al derecho del trabajo*. Tesis de grado, Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de:



[https://biblioteca.cejamericas.org/bitstream/handle/2015/1134/introduccionalderechotrabajoperu.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://biblioteca.cejamericas.org/bitstream/handle/2015/1134/introduccionalderechotrabajop<u>eru.pdf?sequence=1&isAllowed=y</u>)

Organización de las Naciones Unidas. (2015) *Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030*.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Organización de las Naciones Unidas. (1987) Desarrollo sostenible.

<https://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>

Organización Internacional del Trabajo. (2012). *Guía para la formulación de políticas nacionales de empleo / Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Política de Empleo*.

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_policy/documents/publication/wcms\\_214250.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_214250.pdf)

Organización Internacional del Trabajo. (2015). *Políticas nacionales de empleo: Una guía para las*

*organizaciones de trabajadores*. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_policy/documents/publication/wcms\\_441060.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_441060.pdf)

Otero, D. (2019). MinTrabajo regularía trabajo en moto como labor de riesgo. Artículo sección Industria.

<https://www.motor.com.co/industria/Mintrabajo-regularia-trabajo-en-moto-como-labor-de-riesgo-20190301-0005.html>

Pinto, M., Gálvez, C (1996) *Análisis documental de contenido. Procesamiento de información*. Madrid:

Síntesis

Querubín, M. y Cardona, D. (2020). *Formalización del trabajo en plataformas Digitales de domicilio:*

*estudio de caso rappi* (trabajo de grado).

<https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/6166/Formalizaci%C3%B3n%20del%20trabajo%20en%20plataformas%20digitales%20de%20domicilio.pdf?sequence=1>

Rendón, (2007). El desarrollo humano sostenible: ¿un concepto para las transformaciones? *Equidad y*

*desarrollo*, N.º 007, pp. 111-129. <https://www.redalyc.org/pdf/957/95700707.pdf>

- Rojas, L., López, A. (2019). *Caracterización de la accidentalidad vial en trabajadores que usan motocicleta para el desarrollo de su actividad laboral en empresas de la ciudad de Ibagué*. (Trabajo de grado). Corporación Universitaria Minuto de Dios, Ibagué. Colombia.  
<https://repository.uniminuto.edu/handle/10656/12068>
- Rojas Soriano, R. (2002). *Investigación social. Teoría y praxis*. (12° ed.). Plaza y Valdés. (Original publicado en 1985). <https://books.google.co.ve/books>
- Romero, V. y Cortes, B. (2018). *La sostenibilidad fiscal y su incidencia en los fallos judiciales que reconocen el derecho a la reparación de las víctimas del conflicto armado en Colombia (trabajo de grado)*. Universidad Cooperativa de Colombia  
[https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/6087/3/2018\\_sostenibilidad\\_fiscal\\_incidencia.pdf](https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/6087/3/2018_sostenibilidad_fiscal_incidencia.pdf)
- Samaniego, N. (2002). Las políticas de mercado de trabajo y su evaluación en América Latina. *Serie macroeconomía del desarrollo*, N.º 19.  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5385/1/S02121028\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5385/1/S02121028_es.pdf)
- Taborelli, M. (2020). *Auteco estima que en 2023 la moto eléctrica igualará precio con las de combustión en Colombia*. <https://portalmovilidad.com/auteco-estima-que-en-2023-la-moto-electrica-igualara-precio-con-las-de-combustion-en-colombia/>
- UNICEF (2002) *¿Qué son los derechos humanos? Los derechos humanos nos pertenecen por igual a todos y cada uno de nosotros*  
<https://www.unicef.org/es/convencion-derechos-nino/que-son-derechos-humanos>
- Villar Borda, L. (2007). *Estado de derecho y Estado social de derecho*. Revista Derecho del Estado. N.º 20, pp. 73-96. <https://dialnet.unirioja.es>
- Velasco y Vladimir. (2016). *Derechos fundamentales: un debate desde la argumentación jurídica, el garantismo y el comunitarismo*.

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:4AknLSZxmacl:https://novumius.ucaolica.edu.co/article/view/1317/1916&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=co>

Wolters, K. (2020). *Política de empleo. Guías Jurídicas*.

[https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNTQ3NztbLUouLM\\_DxblwMDS0NDQ7BAZlqIS35ySGVBqm1aYk5xKgBW0rXfNQAAAA==WKE](https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNTQ3NztbLUouLM_DxblwMDS0NDQ7BAZlqIS35ySGVBqm1aYk5xKgBW0rXfNQAAAA==WKE)

### **Anexos**

Los anexos son el conjunto de documentos que hacen parte del proceso de investigación. Normalmente, este espacio sirve para la presentación de instrumentos utilizados en la metodología, se consideran de especial importancia para la investigación, con la advertencia que no violen la normatividad establecida para los derechos de autor.

Los anexos suelen ser documentos adicionales, fotografías, tablas o demás elementos que no pueden ser visibles en el cuerpo del trabajo. Esta información se suele almacenar en un CD adicional.