

EL MOTOTAXISMO Y SU URGENTE REGULACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, NO POR LOS MANDATARIOS LOCALES

Isabella Orozco Urueta, Diego Sencio Mendoza y Lorena Illera Gonzales¹

RESUMEN

El Mototaxismo en Colombia es una actividad catalogada por el ministerio de transporte como "ilegal", argumentando en su posición de Autoridad que la moto no es homologable para prestar el servicio de transporte público de pasajeros por razones de seguridad y comodidad. Desde este enunciado vemos algunos aspectos en contra que tiene esta actividad como "medio de transporte público", como lo son:

1. Alta siniestralidad,
2. Grave afectación de la movilidad en las ciudades o zonas donde se presenta,
3. Contaminación al medio ambiente, ya que las motos usadas para esto son de bajo cilindraje y motor de 2 tiempos, que emiten muchos gases,
4. Las condiciones de higiene a las que están expuestos los usuarios, ya que tanto chalecos como cascos son usados por distintas personas sin la debida limpieza, propagándose toda clase de bacterias, enfermedades y virus (actualmente como el COVID 19).
5. La situación laboral de los conductores que la ejercen, muchos sin cobertura de salud y/o pensión,
6. Además de la amenaza económica que representan para la implementación de sistemas integrados de transporte masivo o transporte público organizado,
7. También debemos mencionar que se presta para el camuflaje del sicariato, violaciones y robos, en fin, podemos seguir enumerando muchos aspectos negativos de este oficio ilegal",

Pero si bien es cierto lo anterior, también es cierto que el país no tomó desde los inicios de esta actividad las medidas necesarias para regularlo, por el contrario, este número de mototaxistas que en muchos casos son personas que han quedado sin trabajo o nunca han tenido uno, ha ido en aumento cada día, bien por la difícil situación económica del país, (ahora aún más por los efectos devastadores de la pandemia del COVID 19).

PALABRAS CLAVE

Movilidad, seguridad, fuente de ingreso, calidad de vida, derecho al trabajo, transporte, ilegalidad, mototaxismo.

ABSTRACT

Mototaxism in Colombia is an activity catalogued by the Ministry of Transportation as "illegal", arguing in its position of authority that the motorcycle is not homologated to provide public passenger transportation service for safety and comfort reasons. From this statement we see some aspects against this activity as a "means of public transportation", such as:

¹ 3 estudiantes de primer semestre de derecho de la universidad libre de Cartagena, artículo orientado por el Dr. Oswaldo Ortiz Colon. Isabellam-orozcourueta@unilibre.edu.co diegosencio-senciom@unilibre.edu.co lorena-illera@unilibre.edu.co

1. High accident rate,
2. Serious affectation of mobility in the cities or zones where it is present,
3. Pollution of the environment, since the motorcycles used for this activity are of low cylinder capacity and 2-stroke engines, which emit a lot of gases,
4. The hygienic conditions to which users are exposed, since both vests and helmets are used by different people without proper cleaning, spreading all kinds of bacteria, diseases and viruses (currently as covid 19).
5. The labor situation of the drivers, many of whom do not have health and/or pension coverage,
6. In addition to the economic threat they represent for the implementation of integrated mass transit systems or organized public transport,
7. We should also mention that it lends itself to the camouflage of hired killings, rapes and robberies, in short, we can continue listing many negative aspects of this “legal” profession,

But while the above is true, it is also true that the country did not take since the beginning of this activity the necessary measures to regulate it, on the contrary, this number of motorcycle taxi drivers, who in many cases are people who have been left without work or have never had one, has been increasing every day, either by the difficult economic situation of the country, (now even more by the devastating effects of the pandemic of COVID 19).

The national government must address this social phenomenon, and see it from a dual perspective as a factor of road disorder, but also see it as a factor of income generation for the thousands of unemployed who are currently unemployed, but in a way that can reduce all the negative effects of the activity itself.

To study why this phenomenon of motorcycle taxis continues to increase, as has been demonstrated in statistics and, moreover, motorcycle sales continue to grow, that is, the number of

motorcycles that exist in the traffic registry and those that are sold on a daily basis.

The Ministry of Transportation states that it is a prohibited activity, but we see daily in the cities, that this motorcycle taxi activity is not regulated, is limited and is not controlled.

In the event that it were to be regulated and organized, this would have an impact on the quality of life of many Colombians, where normal public transportation does not reach and as the only source of income for thousands of families who have the right to work

KEYWORDS

Mobility, security, source of income, quality of life, right to work.

INTRODUCCIÓN

El mototaxismo se ha venido desarrollando como una práctica de transporte público que empezó hace más de 20 años en muchos municipios de Córdoba y Sucre, y que se ha ido extendiendo a los 32 departamentos del país, y se ha convertido en una encrucijada social que en la actualidad ha conllevado a repercusiones insospechadas, si no se logra dar una pronta solución a esa grave situación que cada día se está incrementando más. Los nuevos usuarios de este modelo de empleo informal son personas que han perdido su trabajo en las pocas empresas existentes en el departamento teniendo en cuenta que algunos son profesionales en diferentes áreas del conocimiento y que no han logrado emplearse nuevamente; si observamos las cifras de número de mototaxistas, estas se han ido aumentando aceleradamente en el país, empeorando la situación con la crisis mundial (COVID 19) y aunque el Gobierno anuncia que acabará con el mototaxismo, no hay forma de darle empleo a tanta gente.²

Los nuevos trabajadores de las motos muchos de ellos son profesores de escuelas, e incluso conductores de carro que han perdido su empleo

² <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5786219.pdf>

o no han logrado ubicarse en un puesto después de haber tenido su trabajo o los que nunca han podido contar con suerte de tener un empleo.

METODOLOGIA

Partiendo del hecho de que el proyecto se desarrolla en el Colombia, en primera instancia se acudió a la información en base de datos del Ministerio de Transporte, como la información de fuente primaria, lo cual es importante para obtener un dato claro de la posición del Ente Regulador de Transporte Nacional.

la investigación se desarrolla teniendo en cuenta dos aspectos fundamentales como son:

1. La revisión de la literatura en una primera fase,
2. La investigación propuesta es de tipo documental, de ahí la importancia que reviste resaltar que este trabajo es de corte eminentemente documental apoyándonos en:
 - a. estudios sociológicos realizados
 - b. la legislación que actualmente rige en el país,
3. la investigación se centra en la legislación actual y la realidad fáctica del mototaxismo en Colombia.

Entendiendo que la línea de investigación de la Facultad de Derecho de la Universidad del Libre (Sede Cartagena) busca llevar un análisis actual sobre el fenómeno de **“El Mototaxismo y su Urgente Regulación por parte del Ministerio de Transporte, no por los Mandatarios Locales”**, nos lleva a hacer el análisis de este fenómeno socio-jurídico no solucionado aún.

DEFINICIONES:

1. Mototaxismo: transporte informal de pasajeros por motocicleta que crece día a día, que apareció 20 años atrás, convirtiéndose en todo un fenómeno social
2. Origen del Mototaxismo: Desde que el mototaxismo apareció en los barrios y zonas marginales de Córdoba y Sucre

en el imaginario colectivo se asocia que es un problema costoso.

3. Cuando Apareció: Este fenómeno apareció al finalizar el año de 1997 y entrado el año 1999, época en que aparece la crisis económica en Colombia,
4. Como se Presentó: se presentó como salida al problema del desempleo, no como alternativa de transporte.
5. Porque sigue Creciendo: porque es una fuente de ingresos, pero además se propagó a la misma velocidad con la que los usuarios llegaban rápidamente a sus sitios de trabajo o destino.

FUNDAMENTOS

1. Facticos:

a. la realidad social de este fenómeno va en contra de la realidad jurídica, y debe el gobierno nacional atender este fenómeno social, viéndolo desde una óptica dual como factor de desorden vial, pero debe verlo también como factor de generación de ingresos para los miles de desempleados que hay en la actualidad,

b. Sigue este fenómeno del mototaxismo en aumento, sea por la venta de motos, o por la existencia de motos en el registro de tránsito más la venta diaria de este vehículo.

c. La realidad fáctica actual nos señala que el ministerio de transporte prohíbe el mototaxismo, pero en las ciudades no está controlada por ninguna autoridad, pues la autoridad que regula el transporte público no es la autoridad municipal, distrital y/o departamental, sino el Ministerio de Transporte.

2. Jurídicos

Dentro de los fundamentos jurídicos nos permitimos hacer referencia al oficio con número de radicado 20193030018452³ del 14 febrero de 2019, mediante el cual se solicitó información sobre la actividad de mototaxismo, y de manera

³ <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=21298>

atenta la Oficina Asesora de Jurídica del ministerio de transporte dio respuesta en los siguientes términos:

Consideraciones Ministerio De Transporte:

Sea lo primero señalar que de conformidad con el artículo 8 del Decreto 087 del 17 de enero de 2011, son funciones de la oficina asesora de jurídica de este Ministerio las siguientes:

“8.1. Asesorar y asistir al ministro y demás dependencias del Ministerio en la aplicación e interpretación de las normas legales y constitucionales.

8.8. Las funciones de la oficina, presentados ante el Ministerio por personas de carácter público a privado”.

Significa lo anterior que sus funciones son específicas no siendo viable entrar, analizar un caso en concreto, así las cosas, este despacho de acuerdo con sus funciones se le referirá de manera general y en lo que le compete al tema objeto de análisis, así:

EL artículo 9 de La Ley 336 de 1996, estipula que el transporte público se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, Legalmente Constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la Autoridad de Transporte Competente.

A su turno, el artículo 23 de la misma Ley establece que Las Empresas Habilitadas para La Prestación del Transporte Público sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte y que cumplan con Las Especificaciones y Requisitos Técnicos de Acuerdo con La Infraestructura de cada modo de Transporte.

De otro Lado, La Ley 105 de 1993, establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en

condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios (artículo 1 Ley 105 de 1993).

En consecuencia, el ordenamiento legal ha determinado que el transporte público en Colombia es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del estado y será este quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

La seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte lo cual implica que los vehículos con los cuales se va prestar el servicio, cuenten con las condiciones técnicas y mecánicas suficientes que garanticen la vida e integridad física de las personas.

En ese orden de ideas, los mototaxis son vehículos no homologados para el transporte público al estimarse que no tienen los elementos necesarios que garanticen la suficiente seguridad requerida para su operación y la de sus usuarios, la cual constituye la prioridad del sistema y sector transporte, por tal razón no es posible autorizar un servicio con equipos que no han sido diseñados para el transporte público.

De otro lado, es preciso señalar que de acuerdo con el Manual de Infracciones al Tránsito adoptado por la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte, que, todos los vehículos dentro de las características que están establecidas en la Licencia de Tránsito (Tarjeta de Propiedad) tiene fijada la clase de servicio (público, particular, oficial, diplomática, etc.) por consiguiente, ningún vehículo puede ser usado en otra clase de servicio diferente al contenido en su licencia de tránsito.

En esa medida, la sanción en que puede incurrir el conductor de un vehículo de servicio particular que se encuentre prestando un servicio diferente al autorizado en su licencia de tránsito, es la contenida en el literal O -12 del artículo 131 de la ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, que señala lo siguiente:

“Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además,

el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días”

A su turno, adicionalmente se le impondría la sanción de suspensión o cancelación (en caso de ser reincidente) de la licencia de conducción de acuerdo por las causales previstas en el artículo 26 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 7 de la ley 1383 de 2010, que señala:

“Artículo 26. Modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 7. Causales de suspensión o cancelación.

La licencia de conducción se suspenderá:

“(…) 4. Por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva.

La licencia de conducción se cancelará:

“(…) 5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

“(…) Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción”.

Así las cosas, el conductor de un vehículo de servicio particular que se encuentre prestando un servicio diferente al autorizado en su licencia de tránsito, será sancionado con la infracción contenida en el literal O 12, adicionalmente será sujeto de la sanción de suspensión de la licencia de conducción y en caso de ser reincidente se cancelará de manera definitiva la licencia de

conducción, y después de transcurridos 25 años, el conductor podrá solicitar una nueva licencia de conducción.

En los anteriores términos se absuelve de forma abstracta el objeto de consulta, concepto que se emite de conformidad con lo preceptuado en los artículos 14 y 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que fueron sustituidos por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015.

En este sentido se pronunció la **Dra. Sol Ángel Cala Acosta, jefe Oficina Asesora de Jurídica**, cuyo documento fue Proyectado por Magda Paola Suarez Alejo - Abogada Grupo de Conceptos y Apoyo Legal, a su vez revisado por Reviso: Claudia Patricia Roa Orjuela - Coordinadora Grupo de Conceptos y Apoyo Legal, con fecha de elaboración: 14 - 03 - 2018, en documento con Número Rad.: 20193030018452⁴

RESULTADOS

La legislación colombiana estipula que:

- a. El transporte público se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.
- b. Las empresas habilitadas para la prestación del transporte público sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el ministerio de transporte y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.
- c. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las in-

4 <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=21298>

fraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios

- d. El ordenamiento legal ha determinado que el transporte público en Colombia es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del estado y será este quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.
- e. La seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte lo cual implica que los vehículos con los cuales se va a prestar el servicio, cuenten con las condiciones técnicas y mecánicas suficientes que garanticen la vida e integridad física de las personas.
- f. Los mototaxis son vehículos no homologados para el transporte público al estimarse que no tienen los elementos necesarios que garanticen la suficiente seguridad requerida para su operación y la de sus usuarios, la cual constituye la prioridad del sistema y sector transporte, por tal razón no es posible autorizar un servicio con equipos que no han sido diseñados para el transporte público.
- g. En ningún lado se estipula que el transporte público en Colombia es un servicio público que se encuentra bajo la regulación de un mandatario del orden municipal, distrital y/o departamental, pues esta esa bajo la jurisdicción del estado central en cabeza del ministerio de transporte.

CONCLUSIONES

- a. Independientemente de la prohibición expresa del Gobierno Nacional, este tiene que tener en cuenta este fenómeno social, y distinguir desde una óptica dual como factor de desorganización vial, pero también advertir que ha servido como factor de generación de ingresos

para los miles de desempleados que hay en la actualidad,

- b. Debe buscar la manera de reducir todos los efectos negativos propios de la actividad del mototaxismo.
- c. Debe estudiar porqué sigue en aumento este fenómeno del mototaxismo, como se ha demostrado en estadísticas investigando como influye el crecimiento de la venta diaria de motos en este fenómeno, es decir, las motos que existen en el registro de tránsito y las que se venden diariamente están relacionadas directamente con el crecimiento de este fenómeno.
- d. Debe estudiar por que el Ministerio de Transporte manifiesta que es una actividad prohibida, pero vemos a diario en las ciudades, que está actividad de mototaxismo no está regulada, está limitada y no está controlada.
- e. Debe proyectar la posible consecuencia que traería la reglamentación de este fenómeno en el caso que se diera su regulación y organización, es decir, si regulado este fenómeno tendría necesariamente que regularse:
 - La parte laboral, entendiend que podría generar o no un impacto positivo o negativo en la calidad de vida de las familias colombianas, no solo por tener una fuente de ingreso, sino porque, entrarían a formar parte de la fuerza laboral regulada
 - ¿Los usuarios pueden seguir teniendo una buena movilidad, pues estos llegan donde el transporte público normal no llega?
 - ¿Por último, pero no menos importante beneficiaria el estado con un ingreso más en la base tributaria para el gobierno nacional?

BIBLIOGRAFÍA

Castillo, B. (2010) el mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en montería?

Medina, M. (2019) El mototaxismo sigue aumentando en Colombia

Gonzales, M. (2008) mototaxismo: amenaza y realidad en las ciudades colombianas Rembaum, S. (2019) <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&id-File=21298>