Bogotá D.C, 20 de julio de 2020

Honorable Representante

**GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ**

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

Respetado Doctor Mantilla,

Nos permitimos radicar en su despacho, el Proyecto de Ley \_\_\_\_\_\_\_\_ de 2020 ***“Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”*** de acuerdo a lo previsto en el artículo 139 y siguientes de la Ley 5 de 1992.

Atentamente,

|  |  |
| --- | --- |
| **JHON ARLEY MURILLO BENÍTEZ**  Representante a la Cámara  Partido Colombia Renaciente | **FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN**  Representante a la Cámara  Partido de la U |
| **JOSE LUIS CORREA LOPEZ**  Representante a la Cámara  Partido Liberal Colombiano | **JUAN DIEGO ECHAVARRÍA**  Representante a la Cámara  Partido Liberal Colombiano |
| **JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA**  Representante a la Cámara  Partido Cambio Radical | **ÁNGELA PATRICIA SÁNCHEZ LEAL**  Representante a la Cámara  Partido Cambio Radical |

**CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON**

Representante a la Cámara

Departamento Norte de Santander

Partido Conservador

Nos permitimos radicar en su despacho, el Proyecto de Ley \_\_\_\_\_\_\_\_ de 2020 ***“Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.*** Lo anterior de acuerdo con lo previsto en el artículo 139 y siguientes de la Ley 5 de 1992.

Con el fin de facilitar la lectura del documento el mismo seguirá el siguiente orden:

1. Objeto y Finalidad del Proyecto de Ley
2. Exposición de Motivos
3. Marco Normativo y Constitucional
4. Articulado
5. **OBJETO Y FINALIDAD DEL PROYECTO DE LEY**

El presente proyecto de ley busca fijar una serie de especificaciones y estándares de seguridad que, como mínimo, deben tener los vehículos automotores que sean comercializados en el país, tales como: anclajes de los cinturones de seguridad, protección de colisión frontal y lateral, control electrónico de estabilidad, sistemas de retención infantil, sistemas antibloqueo de la frenada, entre otras; con el fin de disminuir los riesgos de que ocurra un accidente de tránsito o en caso de ocurrir, reducir la gravedad de las lesiones y efectos. Para así, garantizar la protección de la vida, salud e integridad de los conductores de dichos vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.

Dichos estándares deberán ser tenidos en cuenta y deberán ser cumplidos por parte de los importadores, ensambladores, fabricantes, comercializadores y demás actores o intervinientes de la cadena de vehículos automotores.

**2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Durante los últimos años la demanda de compradores de vehículos automotores ha aumentado a nivel mundial. En países con altos ingresos, la fabricación de vehículos está cada vez más concentrada en brindar elementos de seguridad que antes sólo estaban disponibles en vehículos de gama alta, mientras que, en países de ingresos bajos y medios, donde hay un mayor riesgo de accidentes de tránsito, la fabricación de vehículos se hace sin tener en cuenta estos; tal es el caso de Colombia donde los vehículos comercializados en el país no cumplen con los estándares mínimos de seguridad, lo que hace ver la necesidad de extender los requisitos de seguridad básicos a nivel mundial.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante Resolución 64/25 de 2010, proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, orientado a la reducción de cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo; mediante esta resolución solicitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas preparar un plan de acción del decenio que orientara las acciones y facilitara la consecución de sus objetivos, así como el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de dichos objetivos. De igual forma, solicitó a los Estados miembros realizar actividades en materia de seguridad vial, en especial las relacionadas con gestión, infraestructura, seguridad de vehículos, educación y atención de accidentes.

*“Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de $ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.”[[1]](#footnote-1)*

Si bien hay países donde existen normas de seguridad para la fabricación y producción de vehículos automotores, hay otros donde no las hay o son escasas y en consecuencia se venden diseños considerados obsoletos e inseguros en los países que cuentan con una buena reglamentación sobre la materia. Es allí donde entra a funcionar el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos como principal organismo responsable, a nivel mundial, del desarrollo de normas de seguridad internacionales para los vehículos de motor; *“si se aplicaran las reglamentaciones básicas de la ONU sobre vehículos en varios países clave de América Latina se podrían evitar más de 440 000 defunciones y traumatismos graves”.[[2]](#footnote-2)*

El Foro Mundial ha promovido siete reglamentaciones prioritarias de seguridad de vehículos automotores:

**1)** Cinturones de seguridad (garantiza que los cinturones de seguridad se instalen en los vehículos durante el proceso de fabricación y ensamblaje).

**2)** Anclajes de los cinturones de seguridad (garantiza que los anclajes pueden resistir el impacto que se produce durante un accidente, para minimizar el riesgo de que los cinturones se suelten y garantizar que en caso de accidente los pasajeros pueden ser extraídos de sus asientos de forma segura).

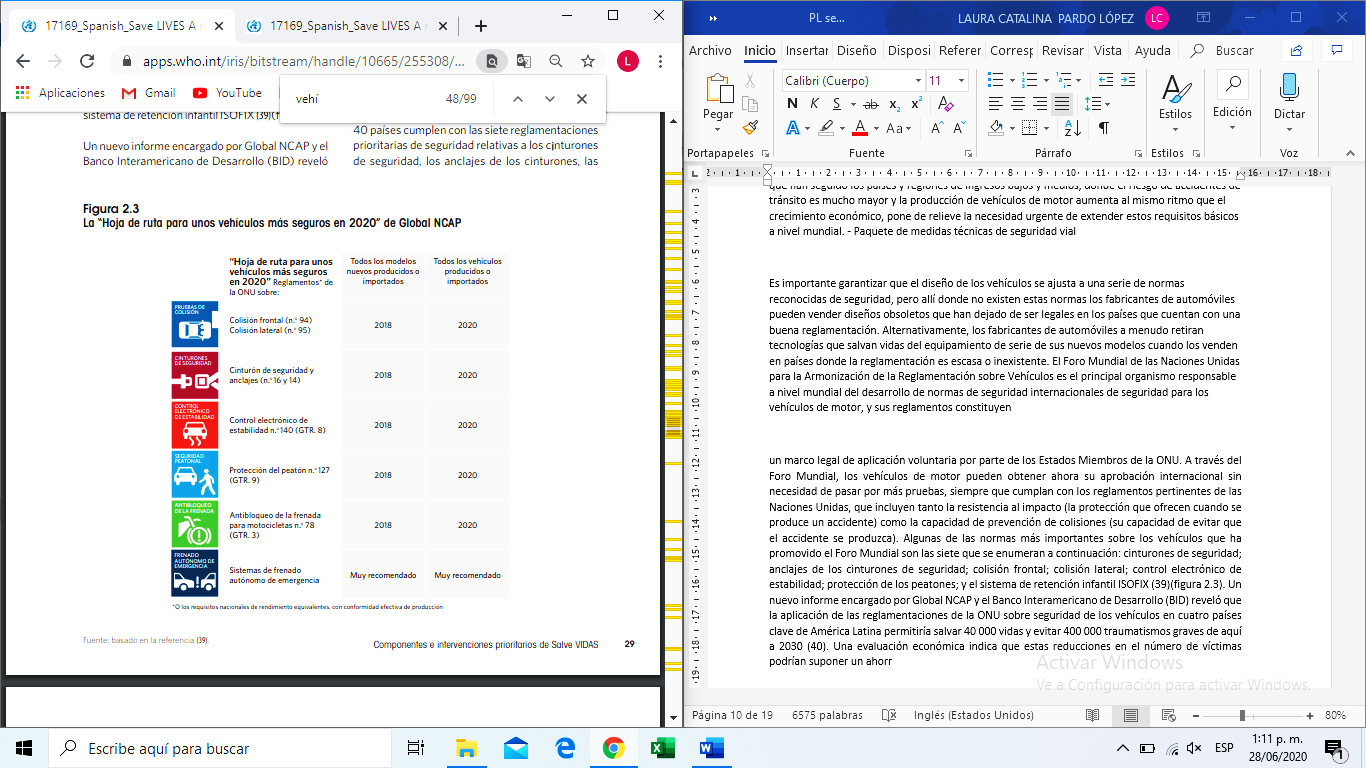
**3)** Colisión frontal y colisión lateral (protegen a los ocupantes y garantizan que los vehículos resisten el impacto de colisiones frontales y laterales en pruebas realizadas a ciertas velocidades).

**4)** Control electrónico de estabilidad (impide perder el control en casos de sobreviraje o subviraje).

**5)** Protección de los peatones (incluye parachoques más blandos y modificaciones de la parte frontal de los vehículos, así como la eliminación de estructuras rígidas innecesarias que reducen la gravedad del impacto del peatón con el vehículo).

**6)** Sistema de retención infantil ISOFIX (garantiza que en lugar de retener la silla infantil con el cinturón de seguridad de los adultos, el vehículo vaya equipado con puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguran los anclajes directamente en el bastidor del vehículo).

**7)** Sistema antibloqueo de la frenada (impide que las ruedas se bloqueen durante la frenada).



xxxxxxxx

Los datos existentes prueban que los vehículos que cumplen con los requisitos establecidos en las principales normas de seguridad de las Naciones Unidas contribuyen a evitar los accidentes de tránsito y a reducir la probabilidad de que se produzcan lesiones graves en caso de accidente. Sin embargo, son pocos los países que exigen el cumplimiento de estas reglamentaciones, por lo que es importante que en aquellos países donde ya se están aplicando se mantenga así y en aquellos en los que aún no se aplican, se inicie con urgencia su implementación y observancia.

Las normas de las Naciones Unidas buscan mejorar el equipamiento de los vehículos automotores, con el fin de disminuir la posibilidad de que ocurra un accidente de tránsito y de minimizar la probabilidad de que los ocupantes del vehículo y los peatones resulten heridos o que de resultarlo, no sea de gravedad; esto de la mano del avance tecnológico mundial, el cual abre la puerta a nuevas soluciones que contribuyen a ello. Algunos ejemplos de las normas de las Naciones Unidas que actualmente existen son las relacionadas con la capacidad que tiene la estructura del vehículo de absorber la energía del impacto y resistir la intrusión en el habitáculo, los sistemas de retención y protección de los ocupantes adultos y los niños, la estructura de los asientos, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones, entre otras.

Así las cosas, la Organización Mundial de las Naciones Unidas ha elaborado un listado de normas (WP.29) que armonizan, ajustan y actualizan las normas ya existentes y que fijan una serie de lineamientos dirigidos a garantizar la seguridad de los pasajeros de los vehículos y de los peatones; pese a que en el año 2011, Colombia se comprometió a adoptar dichos lineamientos, hasta la fecha no se ha llegado a legislar sobre el asunto, lo que ha ocasionado que en el país se haga la venta de vehículos con calificaciones de seguridad deficientes. Por tanto, el aplicar estas normas internacionales de seguridad en el país permitiría disminuir los índices de accidentalidad en carretera; así lo hizo saber en su momento el entonces Ministro de Transporte, Germán Cardona, ante la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), en la sesión 174 del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos WP-29, donde manifestó que luego de analizados todos los puntos se había concluido que estas normas son esenciales para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

El Secretario General de Latin-NCAP[[3]](#footnote-3), Alejandro Furas, ha manifestado que adoptar las normas básicas de seguridad en Colombia no costaría más de US$350 por vehículo; contrario a lo afirmado por la industria automotriz que indica que atender esas medidas y tecnologías resultaría costoso para el mercado, lo que implicaría el aumento en los precios de los vehículos automotores.

Por otra parte, los accidentes viales en Colombia se han convertido en un problema de salud pública, pues cada vez más aumentan las cifras de ocurrencia y en consecuencia cada vez más son los costos que se generan a cargo del sistema de seguridad social en salud y pensiones, de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud - Adres, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT y de las administradoras de riesgos laborales – ARL; quienes deben asumir el pago de los servicios de salud, de indemnizaciones y de incapacidades.

Con base en pruebas realizadas por LatinNCAP (2010-2019) e información proporcionada por FENALCO y ANDI, de los modelos de vehículos nuevos más vendidos en el país 2019, 7 de los 10 modelos de carros nuevos más vendidos son de baja seguridad, lo que implica que en caso de ocurrir un accidente de tránsito se generen graves lesiones a sus ocupantes e incluso la muerte. Es por ello que surgió la iniciativa denominada “carros más seguros”, liderada por la Fundación Despacio y apoyo del Global Health Advocacy Incubator a través de Bloomberg de Seguridad Vial, la cual busca informar a las personas acerca de la importancia de las condiciones de seguridad en los vehículos y las graves consecuencias de no tenerlas; así como promover que los fabricantes mejoren los sistemas y equipamientos de seguridad de los vehículos que producen. *“De acuerdo con Darío Hidalgo, director de Carros más seguros, hay dos mecanismos para mejorar la seguridad de los vehículos: por una parte, los consumidores informados que exigen vehículos más seguros de acuerdo a los resultados de las pruebas de choque de Latin NCAP, y por otra, la adopción de estándares mínimos de Naciones Unidas para que todos los vehículos cumplan con requerimientos básicos de seguridad que son estándar en Europa, Estados Unidos, y otras regiones del mundo.* *Agrega, que “según el estudio del Bien Público Regional realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, en 2019, si los carros contaran con los elementos mínimos recomendados por Naciones Unidas (WP-29) se podría reducir en un 20.5% el número de víctimas, esto significa bajar de 5 a 1 el número de personas que mueren al día en siniestros con vehículos livianos en Colombia”*.[[4]](#footnote-4)

Latin NCAP recomienda comprar vehículos con[[5]](#footnote-5):

1. Por lo menos 4 bolsas de aire (airbags)
2. Control Electrónico de Estabilidad.
3. Protección a Peatones
4. Frenado Autónomo de Emergencia
5. Anclajes ISOFIX para sillas de niño



De conformidad con lo establecido en el artículo 167 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 192 y siguientes del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, modificado por el Decreto Ley 019 de 2012, las víctimas de i) accidentes de tránsito cuyo vehículo involucrado no fue identificado o no contaba con póliza SOAT a la fecha del evento (…) tendrán derecho al cubrimiento de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones; indemnización por incapacidad permanente, gastos de transporte y movilización al establecimiento hospitalario o clínico, indemnización por muerte y gastos funerarios en las cuantías señaladas en la normativa vigente. En consonancia, el artículo 106 del Decreto 2106 de 2019, señaló que a partir de la fecha en la que el Ministerio de Salud y Protección Social implementara el mecanismo de pago, las EPS asumirían el riesgo relacionado con la atención en salud a sus afiliados, originadas por accidentes de tránsito y la ADRES reconocería las atenciones en salud de aquellas víctimas que no se encuentran afiliadas al Sistema General de Seguridad Social en Salud y a las afiliadas a los regímenes Especial y de Excepción.

Mediante el artículo 2.2.6.1.3. del Decreto Único Reglamentario 1084 de 2015, se estableció que el Ministerio de Salud y Protección Social, a través de la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito (ECAT) del Fondo de Solidaridad y Garantía —Fosyga — o quien haga sus veces, cubrirá el reconocimiento y pago de los servicios de asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria que no estén cubiertos por los planes de beneficios del sistema general de seguridad social en salud, ni por regímenes especiales o cualquier tipo de seguro en salud de que sea titular o beneficiaria la víctima; debiendo adoptar las medidas pertinentes para su implementación.

Así mismo, en el artículo 2.3.2.1.5. del Decreto Único Reglamentario 780 de 2016 se consagró, en referencia con los recursos de la Subcuenta de Solidaridad del Fondo de Solidaridad y Garantía en Salud, que el Ministerio de Salud y Protección Social deberá presentar al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la solicitud de cupo de apropiación de la Subcuenta, de acuerdo con los recursos que se requieran para garantizar la continuidad de la afiliación al Régimen Subsidiado y la meta de ampliación de cobertura para la siguiente vigencia, para lo cual deberá contar con un estudio de sostenibilidad financiera de mediano plazo. Posteriormente, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público comunicará al Ministerio de Salud y Protección Social el monto apropiado en la Ley Anual del Presupuesto aprobada por el Congreso de la República para la siguiente vigencia fiscal destinado a la Subcuenta de Solidaridad del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), cinco (5) días después de dicha aprobación;

Para el año 2018, por medio de la subcuenta del seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito se pagó un costo a causa de accidentes de tránsito por valor de 1,52 billones de pesos anuales, de los cuales 1,3 billones de pesos eran solo del seguro obligatorio. Cuando el valor de la atención excede las coberturas, las ARL deben asumir el pago de 147.000 millones de pesos aproximadamente cada año y el régimen contributivo de salud debe pagar más de 80.000 millones de pesos en atención e incapacidades; cuando hay incapacidades permanentes o indemnización por muerte y gastos funerarios, el sistema pensional debe asumir gastos de más o menos medio billón de pesos.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha hecho cálculos en relación con los accidentes viales y han concluido que los países asumen costos que oscilan entre 1% y 3% del Producto Interno Bruto (PIB).

Por otra parte, a partir del año 2020 entró en vigencia la Resolución 39 de 2019 proferida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, *que modificó la Resolución 567 de 2018 "Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país”.*

Teniendo en cuenta lo anterior, y si bien en la actualidad se aplica la Resolución 3752 de 2015, expedida por el Ministerio de Transporte, *“por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques"* no hay una norma con rango de ley que establezca la obligatoriedad de cumplir con especificaciones y estándares mínimos en materia de seguridad, para la fabricación, el registro y la venta de vehículos automotores en el país, por parte los importadores, ensambladores, fabricantes y comercializadores; motivo por el cual es necesario crear una ley que exija la incorporación de elementos de seguridad en dicho vehículos y que adopte las medidas requeridas para minimizar los daños físicos que pueden sufrir los conductores, acompañantes, pasajeros y demás usuarios de las vías del país, brindándoseles así protección a su vida e integridad física. Es necesario fortalecer y avanzar en materia de seguridad vehicular y vial, lo que implica el tener que tomar las medidas propicias y el exigir una transformación a la industria automotriz.

La falta de normativa y regulación del tema, en el país, de estándares de seguridad para los vehículos genera mayores riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito. Así las cosas, es evidente la necesidad y urgencia de tomar medidas y acciones que prevengan o mitiguen los efectos causados por los accidentes de tránsito; los cuales causan daños graves a nivel social y económico del país; es así como el presente proyecto de ley busca establecer unas especificaciones mínimas que deben tener los vehículos automotores que se comercialicen en el país (cinturones de seguridad, airbag, anclajes de los cinturones de seguridad, protección de colisión frontal y colisión lateral, control electrónico de estabilidad, eliminación de estructuras rígidas innecesarias que reducen la gravedad del impacto del peatón con el vehículo, sistema de retención infantil ISOFIX y sistema antibloqueo de la frenada) para así reducir las lesiones, muertes y daños que puedan causarse por un accidente de tránsito, reducir los costos socioeconómicos generados por estos y brindar protección a los conductores y demás usuarios de las vías del país; lo que a su vez ayudaría a alivianar la carga económica que tiene actualmente el sistema de seguridad social en salud y pensiones en relación con el pago de servicios de salud, indemnizaciones e incapacidades generadas a causa de los accidentes de tránsito.

1. **MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO**

**Artículo 11 Constitución Política.**

*“El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.”*

**Artículo 24 Constitución Política.**

*“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”*

**Artículo 78 Constitución Política.**

*“La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.”*

**Artículo 27 Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).**

*“Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y* *dimensiones.*

**Artículo 1 Ley 1383 de 2010 (Código Nacional de Tránsito).**

*“(…) En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

*Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.*

*Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.”*

**Literal e del artículo 2 Ley 105 de 1993.**

*“e. DE LA SEGURIDAD: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.”*

**Numeral 14 del artículo 5 Ley 1482 de 2011.**

*“14. Seguridad: Condición del producto conforme con la cual en situaciones normales de utilización, teniendo en cuenta la duración, la información suministrada en los términos de la presente ley y si procede, la puesta en servicio, instalación y mantenimiento no presenta riesgos irrazonables para la salud o integridad de los consumidores. En caso de que el producto no cumpla con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias, se presumirá inseguro.”*

**Artículo 1 Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor).**

*“ARTÍCULO 1o. PRINCIPIOS GENERALES. Esta ley tiene como objetivos proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los consumidores, así como amparar el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos, en especial, lo referente a:*

*1. La protección de los consumidores frente a los riesgos para su salud y seguridad.*

*2. El acceso de los consumidores a una información adecuada, de acuerdo con los términos de esta ley, que les permita hacer elecciones bien fundadas. (…)”*

**Artículo 2 Ley 1702 de 2013 (Estatuto del Consumidor).**

*“Artículo 2°. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.”*

**Artículo 2.2.6.1.3. Decreto Único Reglamentario 1084 de 2015.**

*“Cubrimiento de servicio de la atención en salud. El Ministerio de Salud y Protección Social, a través de la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito —ECAT— del Fondo de Solidaridad y Garantía —Fosyga— o quien haga sus veces, cubrirá el reconocimiento y pago de los servicios de asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria en los términos del parágrafo del artículo 54 de la Ley 1448 de 2011, que no estén cubiertos por los planes de beneficios del sistema general de seguridad social en salud, ni por regímenes especiales o cualquier tipo de seguro en salud de que sea titular o beneficiaria la víctima.*

*La garantía de la prestación de los servicios a que se refiere el presente artículo estará a cargo de las Entidades Promotoras de Salud —EPS— tanto del régimen contributivo como del subsidiado y el trámite de solicitud y pago de los mismos se regirá por las normas vigentes que regulan el procedimiento de recobros ante el Fosyga, lo anterior sin perjuicio de los mecanismos de financiamiento y pago establecido en el artículo 19 de la Ley 1448 de 2011.*

*El Ministerio de Salud y Protección Social adoptará las medidas que considere pertinentes para la implementación de esta medida.”.*

**Decreto 1500 de 2016**

*“Modifica el artículo 2.6.1.4.3.10 de la sección 3 del capítulo 4 del título 1 de la parte 6 del libro 2 del Decreto 780 de 2016, Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social, en relación con la verificación de requisitos para el reconocimiento de los gastos e indemnizaciones cubiertos por la subcuenta ECAT del FOSYGA y relaciona los documentos que deberán acreditarse por parte de los reclamantes de prestaciones por eventos catastróficos y accidentes de tránsito, y que serán objeto de verificación por parte de las compañías de seguros autorizadas para operar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT.”*

**Artículos 2.6.1.4.1. al 2.6.1.4.4.4. Decreto Único Reglamentario 780 de 2016**

*“Se establecen las condiciones de cobertura, ejecución de recursos, funcionamiento y aspectos complementarios para el reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas y demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, en que deben operar tanto la Subcuenta ECAT del Fosyga, como las entidades aseguradoras autorizadas para expedir el SOAT y demás entidades referidas en el ámbito de aplicación de este acto administrativo.”*

**Artículo 5 de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.**

*“Artículo 5.  Derecho a la Integridad Personal:*

1. *Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral.*

*(…)”*

**Resolución 64/255 de 1 de marzo de 2010.**

*Por medio de la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial»*

**Resolución 3752 de 2015,**

*“Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques.”*

**Resolución 39 de 2019,**

*“Por la cual se modifica la Resolución 567 de 2018 "Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país, lo que deban llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones para el suministro de información adecuada al consumidor de los mismos" y se dictan otras disposiciones".*

**Sentencia C 930 de 2008:**

*“(…) Así, en relación con los principios que pretende proteger la medida en mención, la Constitución “no es neutra (…) frente a valores como la vida y la salud sino que es un ordenamiento que claramente favorece estos bienes. El Estado tiene entonces un interés autónomo en que estos valores se realicen en la vida social, por lo cual las autoridades no pueden ser indiferentes frente a una decisión en la cual una persona pone en riesgo su vida o su salud. Por ello el Estado puede actuar en este campo, por medio de medidas de protección, a veces incluso en contra de la propia voluntad ocasional de las personas, con el fin de impedir que una persona se ocasione un grave daño a sí mismo.”*

*En este orden, no sólo protege valores esenciales de nuestro ordenamiento, como la vida y la integridad personal, “sino que también es razonable considerar que protege la propia autonomía, ya que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales”; por lo cual se concluye también, que no pretende imponer un modelo de vida o de excelencia humana. Por lo cual, resulta una medida acorde, ya que “reduce en forma cierta los riesgos para la persona, pues es un dispositivo técnico de probada eficacia”*

1. **ARTICULADO**

**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_\_\_\_\_ DE 2020 CAMARA**

***“Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones***

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores que sean comercializados en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.

**Artículo 2. Definiciones.** Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Cinturones de seguridad:** Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “cinturón de seguridad” el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.

**Anclajes de cinturones:** Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “anclajes” las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.

**Sistema de airbag:** Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “sistema de airbag” el dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.

**Sistema antibloqueo de frenada (ABS):** Conforme con el numeral 2º del anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “sistema antibloqueo” la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.

**Bolsas de aire frontales o airbags frontales:** Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.

**Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas:** De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.

**Sistema de retención infantil ISOFIX:** Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “ISOFIX” el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por “Sistema de retención infantil ISOFIX” aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.

**Control electrónico de estabilidad:** Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:

1. Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.

2. Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.

3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.

4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.

5. Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.

8. «Aceleración transversal»: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.

9. «Coeficiente de frenado máximo (PBC)»: medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.

10. «Factor de estabilidad estática» (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como SSF = T/2H, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una achura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.

**Artículo 3.** **Campo de aplicación.** La presente ley aplica a los vehículos automotores que se importen, fabriquen y/o ensamblen para ser comercializados en el país.

**Artículo 4.** El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará, reglamentará e implementará el proceso de retiro paulatino del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.

**Parágrafo 1.** El Gobierno Nacional deberá realizar las acciones y medidas necesarias para dar cumplimiento a lo consagrado en la presente ley.

**Parágrafo 2.** Dentro del proceso de que trata el presente artículo, el Gobierno Nacional deberá establecer el procedimiento para recoger y retirar de manera paulatina del mercado a aquellos vehículos automotores que no cumplan con las condiciones de seguridad exigidas; así mismo, deberá asumir las acciones y financiamiento a que haya lugar para su implementación.

**Parágrafo 3.** El Gobierno Nacional deberá tomar las medidas necesarias para garantizar que las unidades de vehículos automotores, que no cumplen con los estándares aquí establecidos, no sean importadas ni comercializadas en el país.

**Parágrafo 4.** Una vez se tenga el listado e información de los vehículos que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad contemplados en esta ley, se informará al productor o importador de los mismos para que proceda con su adecuación o de no ser posible ésta, proceda con el retiro definitivo del vehículo del mercado.

**Artículo 5. Cinturones de seguridad.**  Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.

Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.

**Artículo 6. Anclajes de cinturones.** Entodos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, los anclajes deberán estar proyectados, construidos y colocados de manera que permitan la instalación de un cinturón de seguridad adecuado. Los anclajes de las plazas de asiento laterales delanteras deberán permitir la instalación de cinturones de seguridad que incluyan un retractor y una polea de reenvío al montante, teniendo presente sobre todo las características de resistencia de los anclajes, a no ser que el fabricante suministre el vehículo equipado con otros tipos de cinturones provistos de retractores.

**Artículo 7. Sistema de control electrónico de estabilidad.** Es de obligatorio cumplimiento la instalación de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.

Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.

**Artículo 8. Sistema antibloqueo de frenada (ABS)**. Es de obligatorio cumplimiento la instalación del sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.

**Artículo 9. Bolsas de aire frontales.** Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.

## **Artículo 10. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.** En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.

**Artículo 11. Sistema de retención infantil ISOFIX.** En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento el equipamiento de puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguren los anclajes directamente en el bastidor del vehículo. Además, en aquellas plazas de asiento que cuenten con un airbag deberá como mínimo ponerse una etiqueta de advertencia y deberá instalarse un dispositivo de desactivación del airbag.

**Artículo 12.** Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 de la presente ley no aplicarán a:

a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;

b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.

**Artículo 13.** La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, en especial con la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera.

Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley, así como de vigilar y supervisar las Campañas de Seguridad en vehículos automotores.

**Artículo 14.** El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de la presente ley, reglamentará lo relacionado con la seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se comercialicen en el país y los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de lo aquí consagrado.

**Parágrafo 1:** El Ministerio de Transporte, en su página web pondrá al servicio del público una base de datos con los automóviles respecto de los cuales haya recibido reportes y que hayan sido catalogados como inseguros. Dicha base de datos que deberá tener un buscador contendrá como mínimo, la siguiente información:

1. La identificación del bien en cuestión (modelo).

2. Nombre bajo el cual ha sido comercializado el producto.

3. La identificación de su fabricante o importador, o la marca que lo identifica.

5. La descripción de los riesgos asociados al producto.

**Parágrafo 2:** El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.

**Artículo 15. Vigencia.** Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas. Atentamente,

|  |  |
| --- | --- |
| **JHON ARLEY MURILLO BENÍTEZ**  Representante a la Cámara  Partido Colombia Renaciente | **FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN**  Representante a la Cámara  Partido de la U |
| **JOSE LUIS CORREA LOPEZ**  Representante a la Cámara  Partido Liberal Colombiano | **JUAN DIEGO ECHAVARRÍA**  Representante a la Cámara  Partido Liberal Colombiano |
| **JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA**  Representante a la Cámara  Partido Cambio Radical | **ÁNGELA PATRICIA SÁNCHEZ LEAL**  Representante a la Cámara  Partido Cambio Radical |

**CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON**

Representante a la Cámara

Departamento Norte de Santander

Partido Conservador

1. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. [↑](#footnote-ref-1)
2. Informe Global NCAP y Banco Interamericano de Desarrollo (BID). [↑](#footnote-ref-2)
3. Programa independiente de evaluación de vehículos nuevos para América Latina y el Caribe, creado en 2010 por la Federación Internacional del Automóvil Región IV, la fundación FIA, el International Consumer Research & Testing y la Fundación Gonzalo Rodríguez. [↑](#footnote-ref-3)
4. Carrosmasseguros.org [↑](#footnote-ref-4)
5. https://www.latinncap.com/es/preguntas-frecuentes [↑](#footnote-ref-5)