Bogotá D.C., 31 agosto de 2020

Doctor

**Jorge Humberto Mantilla**

**Secretario General**

Cámara de Representantes

Ciudad

**Asunto:** Radicación del Proyecto de Ley: “Ley de Seguridad Vehicular Infantil” o “Por medio la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002; y el Estatuto Tributario”.

Respetado Doctor Jorge Humberto Mantilla:

Por medio de la presente, muy comedidamente me permito radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,

**RODRIGO ROJAS LARA**

**Representante a la Cámara**

**Partido Liberal**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO \_\_\_\_ DE 2020 CÁMARA**

**“Ley de Seguridad Vial Infantil” o “Por medio la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002; y el Estatuto Tributario”.**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA**

**Artículo 1°.** **Objeto.** Esta ley tiene por objeto preservar la seguridad y la vida de los niños y niñas que transitan en vehículos de servicio particular por medio de la implementación obligatoria de Sistemas de Retención Infantil, para ese objetivo se establece una exclusión del IVA para la venta e importación de los dispositivos en mención.

**Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82° del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), el cual quedará así:**

*“Artículo 82***°***. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.*

*Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros mayores de doce (12) años y/o con una estatura superior a 150 centímetros que viajen en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.*

*Los menores de doce (12) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros. Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años o los niños y niñas con una estatura inferior a 150 centímetros, solo podrán viajar en el asiento trasero del vehículo mientras hagan uso del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad, peso y altura, y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para tal efecto expida el Gobierno Nacional.*

*A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.*

*Parágrafo 1*°*. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.*

*Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, expedirá el reglamento técnico aplicable a los Sistemas de Retención Infantil, a los que hace referencia el presente artículo.*

*Parágrafo 3°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV deberá desarrollar una campaña de prevención vial para concientizar, educar, e informar sobre los Sistemas de Retención Infantil y su correcta utilización.”*

**Artículo 3°. Modifíquese el artículo 424 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:**

*“Artículo 424. Bienes que no causan el impuesto. Los siguientes bienes se hallan excluidos del impuesto y por consiguiente su venta o importación no causa el impuesto sobre las ventas. Para tal efecto se utiliza la nomenclatura arancelaria Andina vigente:*

*(…)*

*8715.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos.”*

**Artículo 3°.** **Vigencia.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

Cordialmente,

**RODRIGO ROJAS LARA**

**Representante a la Cámara**

**Partido Liberal**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. **Objeto del proyecto**

El presente proyecto de ley tiene como proteger la seguridad y la vida de los niños y niñas del país ante las potenciales muertes y lesiones derivadas de accidentes de tránsito, mediante la implementación de Sistemas de Retención Infantil.

1. **Posibles conflictos de interés**

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual *“[e]l autor del* *proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”*.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“*Artículo 1º. El artículo* [*286*](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0005_1992_pr007.html#286) *de la Ley 5 de 1992 quedará así:*

*(…)*

*a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

*b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*

*c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

*Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:*

***a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.***

*b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*

*c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*

*d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*

*e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*

*f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)”.* (Subrayado y negrilla fuera de texto).

# De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual, salvo en los eventos en los que un congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, vendan o importen Sistemas de Retención Infantil (SRI).

# En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

1. **Justificación**
   1. **Razones de conveniencia**
      1. **Accidentalidad vehicular de los niños y niñas**

De acuerdo con las cifras de la Organización Mundial de la Salud – OMS, “*anualmente se registran en el mundo unas 186.300 defunciones de niños menores de 18 años por accidentes de tránsito, y los traumatismos sufridos en ese tipo de accidentes son la principal causa de mortalidad de niños de 15 a 17 años en todo el mundo*”[[1]](#footnote-1), y además las lesiones causadas por accidentes de tránsito son una de las principales causas de discapacidad en la niñez[[2]](#footnote-2).

La tasa de fatalidad de niños y niñas en accidentes de tránsito es “*el triple en los países de ingresos bajos y medianos que en los países de altos ingresos*”[[3]](#footnote-3).

En línea con lo anterior, Medicina Legal reveló que en Colombia *“****las lesiones por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años*** *y adultos jóvenes de 15 a 29 años y es la octava causa de muerte para todos los grupos de edad, que superan el VIH / SIDA, la tuberculosis y las enfermedades diarreicas”[[4]](#footnote-4).*

En el país, durante el 2018, 76 niños y niñas de entre 0 y 4 años, 52 de entre 5 y 9 años; y 107 de entre 10 y 14 años, murieron en accidentes de tránsito [[5]](#footnote-5). En el 2019, por la misma causa, se reportó el fallecimiento de 52 niños y niñas de entre 0 y 4 años, 58 de entre 5 y 9 años; y 100 de entre 10 y 14 años[[6]](#footnote-6); mientras que 1970 niños y niñas resultaron con traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito[[7]](#footnote-7).

En vista de que los accidentes de tránsito se constituyen como la principal causa de muerte y de discapacidad en los niños y niñas en Colombia, resulta necesario implementar medidas que permitan preservar la seguridad y la vida de esta población. La OMS resalta la incidencia positiva de adoptar las siguientes 10 estrategias:

* *“Control de la velocidad*
* *Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol*
* *Uso de cascos por ciclistas y motociclistas*
* ***Sujeción de los niños en los vehículos***
* *Mejoramiento de la vista y la visibilidad de los niños*
* *Mejoramiento de la infraestructura vial*
* *Adaptación del diseño de los vehículos*
* *Instaurar permisos de conducir graduales”[[8]](#footnote-8). (Subrayado y negrilla fuera de texto).*

Al respecto, el Centro para la Prevención y el Control de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés), de Estados Unidos destaca los beneficios de los sistemas de sujeción o retención de los niños en los vehículos:

*“[Se] refuerza el conocimiento de que el uso adecuado del asiento para el automóvil, el asiento elevado y el cinturón de seguridad entre los niños* *previene lesiones, incluidas las lesiones en la cabeza, el cuello y el abdomen y las lesiones traumáticas cerebrales, disminuye las muertes y reduce los costos hospitalarios. Sin embargo, el número, la gravedad y el costo de las lesiones entre los niños en choques que no estaban sujetos de manera óptima o que no estaban sentados en un asiento trasero indica la necesidad de mejorar el uso adecuado de asientos de seguridad, asientos elevados y asientos de seguridad apropiados para la edad y el tamaño y cinturones de seguridad en el asiento trasero.*

*(…)*

*Si bien las estrategias para prevenir lesiones y muertes entre los niños pasajeros en accidentes automovilísticos están bien establecidas, no se implementan universalmente (2,3). Mediante la implementación de intervenciones efectivas (2, 3, 24, 25), los proveedores de atención médica, los padres y cuidadores, y los estados y las comunidades pueden hacer más para ayudar a mantener seguros a los niños pasajeros y prevenir una de las principales causas de muerte entre los niños.*”[[9]](#footnote-9) (Subrayado fuera de texto).

Por ende, es claro que los sistemas de retención tienen un impacto muy significativo en la reducción de las consecuencias para la salud y la vida de los infantes, derivadas de los accidentes de tránsito vehicular. Es importante resaltar la importancia de que se utilice el sistema de sujeción apropiado para cada niño, y de que este se instale de forma adecuada.

Para determinar el Sistema de Retención Infantil (SRI) (es decir, silla, asiento o cojín elevador), que mejor se ajusta a cada niño, se debe tener en cuenta su edad, peso y estatura, como referencia puede observarse la siguiente categorización[[10]](#footnote-10):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Grupo** | **Descripción** | **Altura** | **SRI** |
| **0** | Para niños con peso menor de 10 kg |  | Silla de seguridad |
| **0+** | Para niños con peso menor de 13 kg |  | Silla de seguridad |
| **I** | Para niños con peso de 9 kg a 18 kg |  | Silla de seguridad |
| **II** | Para niños con peso de 15 kg a 25 kg |  | Asientos elevadores |
| **III** | Para niños con peso de 22 kg a 36 kg | Para niños que midan hasta 135 -150 cms | Cojines elevadores |

En resumen, “*el lugar más seguro para niños menores de 12 años es el asiento trasero, sentados en una silla de seguridad infantil homologada y debidamente sujetos*”[[11]](#footnote-11).

La Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV de Colombia ha precisado que “*el uso adecuado de las sillas infantiles de retención vehicular, reduce en 75% las muertes por siniestros y en 90% las lesiones que pueden sufrir los niños durante un siniestro vial*”[[12]](#footnote-12).

En consecuencia, es fundamental que se generalice en nuestro país el uso de sillas y asientos de seguridad para niños y niñas, conocidos como Sistemas de Retención Infantil (SRI), teniendo en cuenta que reducen directamente la fatalidad y las lesiones en los accidentes de tránsito.

* + 1. **Legislaciones comparadas**
       1. En Europa

En primer lugar, la Directiva 2014/37/UE de la Comisión Europea (por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo Europeo), dispone el uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos, en los siguientes términos:

*“Artículo 1. (…)*

*«i) Los Estados miembros exigirán que todos los ocupantes de los vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 que se hallen en circulación utilicen los dispositivos de seguridad de los que disponga el vehículo.*

*Los niños de estatura inferior a 150 cm\* que ocupen vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 provistos de dispositivos de seguridad deberán quedar sujetos por un dispositivo de retención de niños que, perteneciendo a las clases integral o no integral contempladas en el artículo 1, apartado 4, letras a) y b), sea idóneo para las características físicas del niño con arreglo a:*

*— la clasificación que dispone el artículo 1, apartado 3, en el caso de los dispositivos de retención de niños que se hayan homologado de acuerdo con la letra c), inciso i), del presente apartado;*

*— la gama de tallas y la masa o peso máximo del ocupante para los que el dispositivo de retención de niños esté concebido según las indicaciones del fabricante, en el caso de los dispositivos que se hayan homologado de acuerdo con la letra c), inciso ii), del presente apartado.*

*En los vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 que no estén provistos de dispositivos de seguridad:*

*— no podrán viajar niños de menos de tres años de edad;*

*— los niños de tres o más años de edad pero de estatura inferior a 150 cm deberán, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso ii), ocupar un asiento que no sea ninguno de los de delante»”[[13]](#footnote-13).*

En otras palabras, en la Unión Europea, se exige que los niños con una estatura inferior a la determinada en cada país viajen sujetos a cualquier asiento, menos a los de adelante, con un dispositivo de retención homologado e idóneo a sus características físicas. Por supuesto, cada país miembro cuenta con disposiciones legales y reglamentarias propias para hacer cumplir la Directiva en mención, “*los Estados miembros de la UE pueden decidir el límite de altura de 135 cm o 150 cm, por lo que esto difiere de un país a otro, y se pueden aplicar algunas otras excepciones a las reglas generales, por ejemplo para niños que viajan en taxis*”[[14]](#footnote-14).

Por ejemplo, en España “*los menores con altura igual o inferior a 135 cm deberán utilizar siempre un sistema de retención homologado y adaptado a su peso y estatura*”[[15]](#footnote-15); en Francia, los niños y niñas deben usar SRI hasta los 10 años y hasta esa edad no pueden sentarse en el asiento delantero[[16]](#footnote-16); en Alemania, los niños deben usar dispositivos de retención vehicular hasta que cumplan 12 años o mientras su estatura sea inferior a 150 centímetros[[17]](#footnote-17).

En segundo lugar, se destaca que la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa -CEPE, ha creado “*reglas de carácter global para la armonización internacional de regulación vehicular*”[[18]](#footnote-18).

Respecto del tema que nos ocupa, la CEPE ha proferido estas disposiciones técnicas:

* Reglamento 44 de 2003: “*Prescripciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de retención de niños ocupantes de vehículos de motor («sistemas de retención de niños»)*”.
* Reglamento 129 de 2013 (variante mejorada del Reglamento 44, también conocido como *i-Size*): *“Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR)”.*

Entre otros aspectos importantes, en los Reglamentos 44 y 129 se establecen las definiciones técnicas aplicables, el proceso de homologación, marcado y etiquetado, los requisitos relativos a la instalación de los sistemas de retención en el vehículo, la información para los usuarios y el control de la conformidad de la producción.

Por ejemplo, el Reglamento 44 CEPE, trae esta importante definición:

*“Sistema de retención infantil (SRI): dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del niño en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.”[[19]](#footnote-19)*

Por lo tanto, los SRI son los dispositivos diseñados para disminuir el riesgo de lesiones en los infantes en caso de un siniestro de tráfico, mediante la limitación de la movilidad del niño o niña.

El Reglamento CEPE 44 utiliza la clasificación por grupos (0/0+/1/2 y 3), presentada anteriormente; mientras que el Reglamento CEPE 129 emplea una clasificación conocida como *i-Size*, por intervalos de altura y peso, de manera similar a las tallas de ropa, con el propósito de simplificar y uniformizar la elección del dispositivo adecuado[[20]](#footnote-20).

De acuerdo con la Directiva 2014/37/UE de la Comisión Europea, todos los dispositivos de retención infantil deberán estar homologados de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos CEPE 44 de 2013 o 129 de 2013.

De otra parte, en el Reino Unido, en 2013, *“el 89% de los pasajeros en asientos traseros*”[[21]](#footnote-21) ya usaba cinturón de seguridad o sistemas de retención infantil:

“*Según la reglamentación técnica del Gobierno, los niños deben usar un sistema de retención infantil con un dispositivo suplementario como porta-bebes o silla i-size debidamente asegurada al cinturón de seguridad del adulto o a los puertos de sistemas de retención infantil hasta que tengan 12 años o 135 centímetros de altura, lo que ocurra primero; los niños mayores de 12 o más de 135 cm de altura deben usar el cinturón de seguridad*”.

Se resalta que los dispositivos de sujeción en Reino Unido deben usarse hasta que el niño o niña cumpla 12 años o tenga una estatura superior a 135 centímetros, lo que ocurra primero, a partir de allí, se establece la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad.

* + - 1. En EEUU,

En vista del sistema federal de los Estados Unidos, cada Estado tiene la potestad de expedir leyes para regular los Sistemas de Retención Infantil. Esto impone un deber especial en los padres de familia que transitan con frecuencia entre Estados, pues deben conocer las normas aplicables en cada uno.

A modo de ejemplo, se presentan algunas de esas regulaciones estatales:

“*Washington, D.C. ( RCW 46.61.687 )*

* *Los niños menores de 8 años, a menos que midan 4'9″ de* altura [150 centímetros] *(lo que ocurra primero), deben viajar en un asiento de seguridad para niños que cumpla con la FMVSS 213. El sistema de retención debe usarse correctamente de acuerdo con el asiento para el automóvil y las instrucciones del fabricante del vehículo.*
* *Los niños menores de 13 años deben viajar en el asiento trasero cuando sea práctico hacerlo.*
* *Los niños que tienen 8 años de edad o más, o que midan 4′9″ o más, deben estar correctamente sujetos, bien con el cinturón de seguridad del vehículo de motor debidamente ajustado y abrochado alrededor del cuerpo o con un sistema de retención infantil que se ajuste adecuadamente.*

(…)

*Florida (316.613)*

* *Los niños menores de 3 años deben estar asegurados en un dispositivo de seguridad para niños aprobado por el gobierno federal y probado contra choques.*
* *Los niños de 4 a 5 años deben estar asegurados con un dispositivo de retención infantil aprobado por el gobierno federal, un asiento para niños integrado o un asiento elevado que hayan sido sometidos a pruebas de choques.*
* *Los niños de 6 años en adelante deben estar sujetos con el cinturón de seguridad del vehículo*

*(…)*

*Nueva York (Sección 1229-c)*

*Los niños de hasta ocho (8) años deben contar con un sistema de retención infantil adecuado. Un sistema de retención infantil apropiado es aquel que cumple con el tamaño y el peso del niño y las especificaciones del fabricante de dicho sistema. Un sistema de retención infantil puede ser un asiento de seguridad para niños, un arnés, un chaleco o un asiento elevado.”*[[22]](#footnote-22).

En consecuencia, como se advertía, cada Estado cuenta con una legislación diferente sobre la seguridad vehicular de los infantes, tanto frente a los criterios que se tienen en cuenta como en los aspectos técnicos.

Las distintas normas estatales de EEUU indican que por un “uso adecuado” debe entenderse que “*el asiento para el automóvil se está utilizando según las instrucciones brindadas para un vehículo en particular. Estas instrucciones incluyen la instalación, y los requisitos referentes al tamaño del niño*”[[23]](#footnote-23).

* + - 1. América Latina

De conformidad con el artículo 40 de la Ley Nacional de Tránsito, reglamentado por el Decreto 32/2018, es obligatorio en Argentina que los niños y niñas menores de 10 años viajen ajustados a un dispositivo de retención infantil. Dicha norma a la letra indica:

“*Requisitos para circular. El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes:*

*(…)*

*g.1. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.*

*(…)*

*u) Transitar con menores de DIEZ (10) años en asientos delanteros y/o sin dispositivos de retención infantil. Los menores deben ser siempre trasladados en el asiento trasero del vehículo y tener colocados el dispositivo homologado de retención infantil correspondiente a su peso y tamaño;*

*(…)*

*(10) Régimen de aplicación Anclaje de Sistema de Retención Infantil. Incorporar, en al menos una plaza trasera, el sistema de anclaje rígido, cualesquiera sean las opciones a utilizar de dicho sistema, ISOFIX, LATCH u otro. Su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.”*

Es decir que, los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero del vehículo sujetos a un dispositivo de retención homologado, correspondiente a su peso y tamaño.

De otra parte, la situación legal de los SRI en México, se ha descrito de la siguiente forma:

*“En general, las carencias más importantes están a nivel normativo, puesto que el marco existente es débil y está incompleto. Por ejemplo,*[*no existe una regulación a nivel nacional*](https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org/infantiles/normativa/legislacion-paises-sillas-coches/)*, sino leyes específicas por estado (México, Monterrey, Yucatán). En ellos se especifican las leyes particulares que, por lo que hemos comentado, son insuficientes o demasiados vagas en sus objetivos:*

* *Para México: se prohíbe a los conductores transportar menores de 12 años en los asientos delanteros de los vehículos. En los traseros deben utilizarse para el efecto sillas portainfantes, para menores de hasta 5 años.*
* *Para Yucatán: Todo vehículo de cuatro o más ruedas, deberá contar con una silla portainfante, para la transportación de pasajeros menores de 5 años de edad, la cual deberá colocarse en el asiento posterior, en caso de contar con dicho asiento. Las niñas y niños de cinco o más años de edad que pesen menos de 10  kilogramos, deberán viajar en la silla portainfante mirando siempre hacia atrás del vehículo.*
* *Para Monterrey: los niños de hasta 4 años de edad y/o estatura menor de 95 cm deberán utilizar porta bebé y estar sujetos por el cinturón de seguridad, debiendo viajar en el asiento posterior si el vehículo cuenta con él.*

*(…)*

*Además, en México no existe normativa alguna sobre los requisitos técnicos de los Sistemas de Retención Infantil, lo que los sitúa, en ese aspecto, en la cola de los países de Latinoamérica y Caribe. La mayoría de las sillitas de auto en México son importadas de EE.UU., Europa y Asia. Las sillas importadas cumplen con las normativas de seguridad vigentes en sus países de origen, como es lógico, pero cada país debería tener su propia normativa en vigor porque, precisamente, eso redundaría en una legislación más exhaustiva y más completa.”[[24]](#footnote-24)*

Se concluye entonces que las normas que regulan la materia difieren de acuerdo con el estado correspondiente, no existe una ley nacional que fije estándares generales. Adicionalmente, en el caso mexicano existe una importante carencia, esta es la ausncia de un reglamento técnico que determine las especificaciones de seguridad y el proceso de homologación o de evaluación de la conformidad de los dispositivos de sujeción para niños.

Esto permite derivar que no solo es importante tener una legislación que determine la obligatoriedad de los Sistemas de Retención Infantil, que fije criterios y rangos, sino que también es muy valioso para los países contar con un reglamento técnico que establezca las características de los SRI, con el propósito de que se proteja la vida y la seguridad de los infantes.

Otras legislaciones de la región regulan los SRI en los siguientes términos:

*“• Costa Rica: Sistemas de retención infantil obligatorios para niños hasta los 4 años de edad.*

*• El Salvador: Sistemas de retención infantil obligatorios para niños hasta los 2 años de edad con un peso inferior a los 15 kg.*

*• Brasil: Niños hasta 12 años de edad y con una altura inferior a los 1,5 metros (m) deben utilizar un sistema de retención adecuado a su peso. Si el vehículo no dispone de un sistema de retención infantil, lo niños menores de 3 años deben viajar sujetados con un cinturón de seguridad. Niños menores de 3 años deben viajar en un sistema de retención infantil adecuado para su peso y altura.*

*(…)*

*En algunos casos la reglamentación no es nacional, sino regional, como en el caso de Uruguay o son de aplicación para determinados tipos de vehículos, como los autobuses de transporte público en Paraguay (15).”*

Se puede concluir de la revisión de las experiencias regionales en la materia que las normas son disímiles, fijan criterios distintos y en algunos países no se referencian o no se cuenta con estándares técnicos propios. Como se verá más adelante, la norma colombiana vigente establece una protección mucho menor en comparación con los estándares estadunidenses, europeos y latinoamericanos, solo coincidiendo con el amparo que ofrece la norma salvadoreña.

**3.2. Razones jurídicas**

Ahora bien, en lo que corresponde a la legislación colombiana vigente, el artículo 82 del Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002) indica lo siguiente:

*“Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.*

*Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.*

*Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo.* ***Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor****.*

*A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.*

*Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos*.” (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De las estadísticas y de la regulación comparada aquí presentada, se concluye que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte y discapacidad en la población infantil, por lo tanto, la norma actual resulta insuficiente para hacer frente a ese problema.

Las limitaciones del artículo 82 del Código Nacional de Tránsito se resumen en estos aspectos:

* Solo se exige el uso de silla de seguridad para niños menores de 2 años. De acuerdo con los estándares internacionales, se deben usar estos sistemas de sujeción para los niños de hasta 12 años de edad y/o con una estatura inferior a 135 o 150 centímentros.
* Solo se exige el uso de silla de seguridad para que el niño menor de 2 años pueda viajar en el asiento posterior. Pero de acuerdo con las recomendaciones expuestas, los niños menores de 12 años solo deberían viajar en el asiento trasero en su respectiva silla o asiento de seguridad.
* No se determina qué tipo de silla de seguridad debe utilizarse. Es importante que el Gobierno Nacional reglamente la materia, para que determine los criterios técnicos aplicables.
* Hace falta que la ley indique la edad mínima desde la cual se debe utilizar el cinturón de seguridad.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV ya había advertido que la disposición vigente se queda corta para proteger a los niños y niñas en los vehículos, por eso, hizo público este comunicado:

*“Pese a que la norma establece el uso de las sillas de retención infantil en la parte posterior de los vehículos, para niños menores de dos años, la ANSV recomienda que los sistemas que brinden seguridad a los menores se usen al menos hasta que alcancen una estatura de 1 metro con 50 centímetros.”[[25]](#footnote-25)*

De conformidad con lo expuesto en el anterior acápite, el presente proyecto de ley pretende modificar la norma vigente, es decir, el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito, con el propósito de que se implementen en el país de manera generalizada los Sistemas de Retención Infantil, por su incidencia positiva en la reducción de muertes y lesiones en la niñez, considerando que los accidentes de tránsito son su principal causa.

Dicho de otra forma, teniendo en cuenta que existe una forma de prevenir y hacer frente a la principal causa de mortalidad y de discapacidad en los niños y niñas es imperativo que los esfuerzos del Estado colombiano se dirijan a desarrollar esa estrategia en todo el territorio nacional.

Así las cosas, la presente propuesta normativa busca que los menores de 12 años viajen seguros, por lo que no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros. Las recomendaciones y experiencias internacionales previamente relacionadas resaltan la importancia de este aspecto.

Ahora bien, el límite de altura propuesto en el articulado obedece a que según la OMS y el Ministerio de Salud y Protección Social, el patrón de talla para los niños y las niñas a la edad de 12 años, es de 150 y 151.5 centímetros[[26]](#footnote-26), respectivamente.

Además de lo anterior, en el proyecto de ley se establece la obligación de que los niños y niñas menores de 12 años, cuya estatura sea inferior a 150 centímetros viajen en el asiento trasero utilizando un dispositivo de retención infantil, adecuado a su edad, peso y altura. Por supuesto, esto se relaciona con el segundo requisito aplicable al Sistema de Retención Infantil, que es la conformidad con el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

La elaboración de un reglamento técnico para la materia comprende los siguientes beneficios:

*“Para los países de América Latina con una industria automotriz doméstica, la adopción de reglamentos técnicos de vehículos es de alta importancia para por su contribución al PIB, su peso en el mercado laboral, el efecto positivo en términos de investigación y desarrollo tecnológico y sobre todo, para lograr los objetivos de seguridad vial y de reducción de externalidades negativas. Adicionalmente, contar con reglamentos técnicos ajustados a normativa internacional, favorece el intercambio comercial, toda vez que permite el reconocimiento recíproco de homologaciones, facilitando el comercio de vehículos en el mercado mundial.*

*(…)*

*Ahora bien, con el fin de garantizar la idoneidad de todo reglamento técnico a implementar y evitar crear obstáculos innecesarios al comercio, el Decreto 1595 de 2015 establece como obligación de las entidades del Estado con facultades de regulación técnica, adelantar buenas prácticas en materia de regulación, entre las cuales se resaltan las siguientes: a) referenciación nacional e internacional de los reglamentos técnicos, de forma que se armonicen las normas técnicas nacionales con las internacionales; b) que los reglamentos técnicos se desarrollen con el fin de salvaguardar objetivos legítimos tales como: (i) los imperativos de la seguridad nacional; (ii) la prevención de prácticas que puedan inducir a error; (iii) la protección de la salud o seguridad humanas, de la vida o (iv) la salud animal o vegetal, o (v) del medio ambiente.2; c) elaboración de análisis de impacto normativo, a través del cual es posible identificar la problemática a intervenir y la necesidad de expedir o no un reglamento técnico para atenderla.”[[27]](#footnote-27)*

Es decir que la expedición de un reglamento técnico para los SRI en Colombia permite que se establezcan estándares técnicos apropiados para las condiciones del país, previa revisión de las normas nacionales e internacionales, facilita las homologaciones y por ende el comercio, y por último, pero no menos importante, es un aspecto fundamental para lograr el objetivo de seguridad vial propuesto.

Ahora bien, los mayores de 12 años y/o niños y niñas que midan más de 150 centímetros podrán ser transportados en el asiento delantero del vehículo, siempre y cuando, usen el cinturón de seguridad. Esta medida es importante porque establece la edad y estatura mínimas para ocupar dichos asientos, y para utilizar el cinturón de seguridad en todas las vías del país, incluyendo las urbanas.

De otra parte, las recomendaciones internacionales hacen énfasis en la importancia de una correcta instalación del sistema de sujeción infantil, puesto que de esto depende que proteja efectivamente al infante ante un eventual accidente de tránsito. Por la anterior razón, y también, para que los padres de familia se familiaricen con los SRI e identifiquen el que mejor se adapta a cada niño o niña, se insta a que la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV desarrolle una campaña de prevención vial, de conformidad con lo previsto en la Ley 1702 de 2013, para concientizar, educar, e informar a la población colombiana sobre los Sistemas de Retención Infantil y su correcta utilización.

Por último, es necesario acompañar esta iniciativa de una exclusión del IVA para aquellos que vendan o importen Sistemas de Retención Infantil, con el propósito de que estos dispositivos sean asequibles a los colombianos, habiendo visto su decisivo efecto positivo en la seguridad infantil vehicular. Debe tenerse en cuenta que “*las sillas no son un lujo sino una necesidad, (…) Así más familias podrán comprar sillas para transportar de manera segura a sus hijos en el auto*”[[28]](#footnote-28).

Con el fin de facilitar el estudio de las propuestas que la presente iniciativa pone a consideración del Congreso de la República, el siguiente cuadro presenta un comparativo de las normas vigentes con las modificaciones o artículos nuevos que contiene el proyecto:

|  |  |
| --- | --- |
| **Norma actual** | **Norma propuesta** |
| **Ley 769 de 2002. “**Artículo 82. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.  Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.  ~~Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.~~  A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.  Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.” | **Ley 769 de 2002.** “Artículo 82°. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.  Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros **mayores de doce (12) años y/o con una estatura superior a 150 centímetros** que viajen en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.  **Los menores de doce (12) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros. Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años o los niños y niñas con una estatura inferior a 150 centímetros, solo podrán viajar en el asiento trasero del vehículo mientras hagan uso del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad, peso y altura, y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para tal efecto expida el Gobierno Nacional.**  A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.  Parágrafo 1°. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.  **Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, expedirá el reglamento técnico aplicable a los Sistemas de Retención Infantil, a los que hace referencia el presente artículo.**  **Parágrafo 3°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV deberá desarrollar una campaña de prevención vial para concientizar, educar, e informar sobre los Sistemas de Retención Infantil y su correcta utilización.”** |
| “Artículo 424. Bienes que no causan el impuesto. Los siguientes bienes se hallan excluidos del impuesto y por consiguiente su venta o importación no causa el impuesto sobre las ventas. Para tal efecto se utiliza la nomenclatura arancelaria Andina vigente:  (…) | “Artículo 424. Bienes que no causan el impuesto. Los siguientes bienes se hallan excluidos del impuesto y por consiguiente su venta o importación no causa el impuesto sobre las ventas. Para tal efecto se utiliza la nomenclatura arancelaria Andina vigente:  (…)  **8715.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil, que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos.”** |

Por las razones planteadas, pongo a consideración este proyecto de ley.

Cordialmente,

**RODRIGO ROJAS LARA**

**Representante a la Cámara**

**Partido Liberal**

1. Organización Mundial de la Salud – OMS, *¿Por qué hay tantos niños afectados por accidentes de tránsito?, 2015. Disponible en:*  <https://www.who.int/features/qa/59/es/> [↑](#footnote-ref-1)
2. Organización Mundial de la Salud – OMS y Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia – UNICEF, *Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños.* Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud, 2012. P. 35 Disponible en:<https://bit.ly/3gnJN2N> [↑](#footnote-ref-2)
3. Organización Mundial de la Salud – OMS*, 2018. Op. cit.*. [↑](#footnote-ref-3)
4. Instituto de Medicina Legal, *Forensis Datos para Vida*, Bogotá: Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2018. P. 298. Disponible en: <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/386932/Forensis+2018.pdf/be4816a4-3da3-1ff0-2779-e7b5e3962d60> [↑](#footnote-ref-4)
5. *Ibid*. P. 303. [↑](#footnote-ref-5)
6. Instituto de Medicina Legal, *Boletín estadístico mensual Diciembre 2019*, Bogotá: Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2019. P. 3. Disponible en: <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/349426/diciembre-2019.pdf/320ad04c-7c85-287f-804a-a49b1031d9f3> [↑](#footnote-ref-6)
7. *Ibid,* P. 7. [↑](#footnote-ref-7)
8. Organización Mundial de la Salud -OMS, 2015, Op. cit. [↑](#footnote-ref-8)
9. Sauber-Schatz, Erin; y otros. *Motor Vehicle Crashes, Medical Outcomes, and Hospital Charges Among Children Aged 1–12 Years — Crash Outcome Data Evaluation System, 11 States, 2005–2008*, Atlanta: National Center for Injury Prevention and Control, CDC.

   Disponible en: <https://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/ss6408a1.htm?s_cid=ss6408a1_w> [↑](#footnote-ref-9)
10. Elaboración propia con base a: Organización Mundial de la Salud – OMS*, Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: Un manual de seguridad vial para decisores y profesionales.* Londres, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009. *P. 10. Dispobible en:* [*https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual\_SP.pdf*](https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual_SP.pdf) [↑](#footnote-ref-10)
11. Ibid. P. 37. [↑](#footnote-ref-11)
12. Agencia Nacional de Seguridad Vial *—* ANSV, Comunicado *ANSV recomienda el uso de sillas de retención infantil vehiculares, para salvar más niños en las vías,* 2019.

    Disponible en: <https://ansv.gov.co/Detalle/216/ansv-recomienda-el-uso-de-sillas-de-retencion-infantil-vehiculares-para-salvar-mas-ninos-en-las-vias/> [↑](#footnote-ref-12)
13. Comisión Europea, *Directiva 2014/37/UE*, Bruselas: Comisión Europea, 2014. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2014/059/L00032-00033.pdf> [↑](#footnote-ref-13)
14. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa– CEPE*, UN Regulation No 129 Increasing the safety of children in vehicles For policymakers and concerned citizens, Ginebra: CEPE, 2016. P. 14. Disponible en:* <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/WP29/CHILD_RESTRAINT_SYSTEMS_brochure.pdf> [↑](#footnote-ref-14)
15. Dirección General de Tráfico de España, *Siempre seguros, siempre protegidos, siempre en su sillita*, Madrid: DGT, 2015, P. 4. Disponible en: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/2015/Sistemas-de-Retencion-Infantil-DGT.pdf> [↑](#footnote-ref-15)
16. Organización Mundial de la Salud -OMS, *Child Restraints Laws, Enforcement And Percentage/ Rates Of Child, 2018. Disponible en:* [*https://www.who.int/violence\_injury\_prevention/road\_safety\_status/2018/Table\_A8\_Child\_restraint.pdf?ua=1*](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/Table_A8_Child_restraint.pdf?ua=1) [↑](#footnote-ref-16)
17. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-17)
18. Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV. *Análisis de Impacto Normativo - Reglamento técnico aplicable a cinturones de seguridad para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia,* Bogotá: ANSV, *2020.* Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php%3FlServicio%3DTools2%26lTipo%3Ddescargas%26lFuncion%3Ddescargar%26idFile%3D23962+&cd=5&hl=es&ct=clnk&gl=co> [↑](#footnote-ref-18)
19. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa -CEPE. *Reglamento No. 44.* Ginebra: UNECE. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:42014X0329(02)&from=ES> [↑](#footnote-ref-19)
20. Rivekids, *2018 y Normativa R129 “I-SIZE” ¿Qué es eso?.* Disponible en: <https://www.rivekids.com/2018-normativa-r129-i-size/> [↑](#footnote-ref-20)
21. Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, 2020, Op. cit. [↑](#footnote-ref-21)
22. SafeRide4Kids, *What does your state law say about car seats?, 2020.* Disponible en: <https://saferide4kids.com/car-seat-laws-by-state/> [↑](#footnote-ref-22)
23. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-23)
24. Fundación Mapfre, *¿Cómo es la seguridad vial infantil en México?*, 2016. Disponible en: <https://bit.ly/2YC7AWC> [↑](#footnote-ref-24)
25. Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, 2019. Op. cit. [↑](#footnote-ref-25)
26. Ministerio de Salud y Protección Social, *Resolución 2465* “*Por la cual se adoptan los indicadores antropométricos, patrones de referencia y puntos de corte para la clasificación antropométrica del estado nutricional de niñas, niños y adolescentes menores de 18 años de edad, adultos de 18 a 64 años de edad y gestantes adultas y se dictan otras disposiciones”, 2016. P. 35 – 46*. Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Resolucion%202465%20de%202016.pdf> [↑](#footnote-ref-26)
27. Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, 2020, Op. Cit. [↑](#footnote-ref-27)
28. Morada Segura, *Sillas sin IVA*, Disponible en: <https://moradasegura.com/sillassiniva/> [↑](#footnote-ref-28)