



Bogotá D.C., 26 abril de 2021.

Doctor.

GERMAN BLANCO ÁLVAREZ

Presidente

Cámara de Representantes

Ciudad.

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ley No. 164 de 2020 Cámara, acumulado con el proyecto de ley 420 de 2020 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES (LEY GUILLERMO VIECCO)"

Respetado doctor Germán Blanco:

Por la presente, y en cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo normado por la ley 5 de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate a los proyectos de ley precitados en los términos que a continuación se disponen.

De usted cordialmente,

MARTHA VILLALBA HODWALKER
Coordinadora Ponente

CS Scanned with CamScanner

RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
Ponente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES DE LOS PROYECTOS:

El proyecto de ley número 164 de 2020 Cámara es de autoría de los representantes Norma Hurtado Sánchez, Martha Patricia Villalba, Mónica María Raigoza, Astrid Sánchez Montes de Oca, Sara Elena Piedrahita, Teresa de Jesús Henríquez, Mónica Valencia Montaña, Álvaro Henry Monedero y Oswaldo Arcos Benavides.

La iniciativa fue radicada ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 20 de julio de 2020 y publicada en la **Gaceta del Congreso** bajo el número 680/20.

El día 18 de septiembre del presente año, los representantes Martha Villalba Hodwalker y Rodrigo Arturo Rojas Lara fueron asignados por la Mesa Directiva de la Comisión VI Constitucional Permanente como ponente coordinadora y ponente, respectivamente.

El 07 de octubre del presente año, esta iniciativa se acumuló con el proyecto No. 420 de 2020 Cámara, de autoría del representante Rodrigo Arturo Rojas Lara, radicado el 17 septiembre del 2020, y publicado en la Gaceta del Congreso bajo el número 1000/20.

En sesión del 24 de marzo del 2021, la Comisión VI Constitucional permanente de la Cámara de Representantes aprobó en primer debate el texto propuesto para la acumulación de ambos proyectos de ley. La representante María José Pizarro presentó proposiciones al texto, siendo acogidas por la célula congresional. Por designación de la Mesa Directiva, para segundo debate se nombraron los mismos ponentes: la representante Martha Villalba Hodwalker y el representante Rodrigo Arturo Rojas.

2. OBJETO DE LOS PROYECTOS DE LEY:

2.1. Proyecto de Ley No. 164 de 2020 Cámara:

La presente Ley tiene por objeto implementar de manera obligatoria la instalación de las sillas de seguridad para menores de edad en el territorio nacional, así como fomentar y educar sobre su adecuada instalación. De esa forma, se modifica el Código Nacional de Tránsito para poder implementar el uso de dicha silla en el transporte particular y en el transporte especial de estudiantes; así mismo, se establecen sanciones y multas para quienes transporten menores de 10 años sin cumplir lo establecido por la iniciativa.

2.2 Proyecto de Ley No. 420 de 2020 Cámara:

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.

3. CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS AUTORES:

3.1. Proyecto de Ley No. 164 de 2020 Cámara:

Uno de los trabajos más importantes como sociedad es la de mantener sus hijos seguros cuando viajan en un vehículo. Cada año, miles de niños pequeños mueren o resultan heridos en accidentes automovilísticos, originando que, como causa número uno de fallecimientos para niños menores de 14 años, sea por lesiones vehiculares. El uso adecuado de los asientos de seguridad para el automóvil ayuda a mantener a salvo a los niños¹, puesto que aquellos los protegen de un choque, si se usan correctamente².

El uso del asiento de seguridad para el automóvil tiene importantes efectos preventivos sobre las lesiones intracraneales, por lo que se necesitan mayores esfuerzos de salud pública para aumentar el uso de asientos de seguridad para bebés y niños pequeños, apuntando con ello a reducir la carga de Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR, por sus siglas en inglés)³.

Los Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR) es una de las principales causas de muerte entre bebés y niños en países desarrollados y en desarrollo. Los niños tienen más probabilidades de lesionarse por las ITR que los adultos y son más susceptibles a la lesión intracraneal, que es una de las lesiones fatales más comunes. La mayoría de los pacientes que sobreviven después de una lesión intracraneal permanecen con problemas cognitivos o tienen una discapacidad funcional posterior a la lesión, lo que resulta en altos costos médicos y sociales durante sus vidas restantes. Se han implementado varias estrategias en muchas comunidades para prevenir las ITR en bebés y niños y para reducir la mortalidad por las ITR, incluidas las campañas públicas y la educación para el uso seguro de las carreteras, la designación de zonas escolares y la legislación⁴.

Estudios varios han informado que el uso del asiento de seguridad para el automóvil reduce las tasas de lesiones fatales en un 17% entre los niños, incluso a los 7 u 8 años de edad. El desarrollo de la legislación de uso obligatorio, el monitoreo del

¹ (Ghadah , y otros, 2019)

² (U.S. National Highway Traffic Safety Admi., 1998)

³ (Gwan Jin, y otros, 2018)

⁴ (Gwan Jin, y otros, 2018)

cumplimiento y la garantía de los recursos legales son necesarios para aumentar el uso del asiento de seguridad para los ocupantes de vehículos de bebés y niños⁵.

Las sillas de seguridad traseras para niños en el mundo

1. ESTADOS UNIDOS

En los Estados Unidos, 673 niños resultan gravemente heridos y 6 de ellos tienen resultados fatales debido a accidentes automovilísticos diariamente⁶. Asimismo, en varios estados de EE.UU. se han establecido recomendaciones para que los bebés y niños menores de 8 años deban usar un asiento de seguridad para automóvil. En específico, a partir de marzo de 2010, 47 estados y el Distrito de Columbia tienen leyes que requieren sistemas de retención infantil adecuados, como asientos elevados para niños que ya no caben adecuadamente en asientos de seguridad orientados hacia adelante. Estas regulaciones varían según la edad, la altura y el peso en todos los estados. En Nueva York, por ejemplo, la Ley de Seguridad Infantil Mejorada (UCRL, por sus siglas en inglés) entró en vigencia el 27 de marzo de 2005 y requiere el uso de asientos elevados u otros sistemas de retención infantil adecuados para niños de 4, 5 o 6 años de edad⁷.

A nivel nacional (EE.UU.), el uso del asiento para el automóvil ha aumentado. La inspección visual en 2011 encontró que el 91% de los niños menores de ocho años usaban un sistema de seguridad; un aumento estadísticamente significativo a partir de 2010. Sin embargo, en el sur de ese país, el uso de sistemas de retención infantil estaba muy por debajo de otras regiones de los Estados Unidos, siendo Texas la región que tuvo la mayor cantidad de muertes infantiles en el país debido a la conducción sin restricciones⁸.

La implementación desde el año 2005 de la Ley Mejorada de Retención Infantil (UCRL) en el estado de Nueva York, ha originado que los niños de 4 a 6 años experimenten una reducción del 18% en la tasa de lesiones de tráfico después de la implementación de esa ley. La situación de los accidentes automovilísticos en el estado de Nueva York era la principal causa de muerte para el grupo de edad entre los 4 a 6 años. Se estima que en 2008 se salvaron 244 vidas de niños menores de 4 años mediante el uso del sistema de retención infantil⁹.

⁵ (Gwan Jin, y otros, 2018)

⁶ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

⁷ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

⁸ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

⁹ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

Un estudio del Hospital de niños de Filadelfia del año 2003, que comparó los asientos elevados y los cinturones de seguridad solo para niños entre 4 y 7 años de edad, encontró un 59% menos de riesgo de lesiones para los niños que usan asientos elevados. En adición, otro estudio del mismo Hospital en el año 2007, que comparó leyes de asientos elevados entre estados, encontró que los niños de 4 a 7 años residentes en lugares con presencia de estas normas tenían un 39% más de probabilidades de protección ante un accidente vial.

En ese sentido, se realizan brigadas de capacitación y verificación del uso correcto de las medidas de protección en mención, tales como las referidas por el Children's Medical Center de Dallas, un Centro de Trauma Pediátrico de Nivel 1, el quinto hospital pediátrico más grande y la segunda sala de emergencias pediátricas más concurrida de Estados Unidos, donde se ha brindado educación sobre seguridad automotriz a la comunidad desde 2004, atendiendo a 600-800 familias anualmente y realizando de 6 a 7 eventos comunitarios por año¹⁰.

2. ASIA

En Japón, la Ley de Tráfico Vial exige el uso de un asiento de seguridad de automóvil para niños menores de 6 años cuando viajan en vehículo e impone una sanción por violar la ley.

En China, solo el 15.7% de los padres indicaron que usaban un asiento de seguridad cada vez que el niño viajaba en el vehículo. También se observó que alrededor del 70% de los niños que viajaban en el automóvil nunca usaron el cinturón de seguridad y solo el 8.2% se adhería a las pautas del cinturón de seguridad.

El caso de Corea, para el año 2016, donde nacieron aproximadamente 400,000 niños y la tasa de natalidad fue de 1.17 neonatos (la población es de aproximadamente 50 millones), el uso de un asiento para el automóvil por parte de todos los bebés y niños menores de 6 años mientras viajan en un vehículo está ordenado por la Ley de Tráfico de Carreteras y, cualquier persona que viole la ley, puede ser multado. El mercado nacional de artículos para bebés, incluidos los asientos de seguridad para automóviles, se ha expandido constantemente, creciendo a 2 mil millones de dólares en 2015¹¹.

Para este último país, se tiene registro de que la ubicación anatómica más común de la lesión por accidentes viales fue la cabeza y la cara (51.2% para el grupo con asientos de seguridad versus 64.6% para el grupo sin asiento de seguridad). En términos de resultados clínicos, el 1.9% de los pacientes elegibles tenían lesiones intracraneales, y el 1.4% fueron ingresados en la UCI. La tasa de mortalidad fue del 0,5%. El grupo sin asiento de seguridad tuvo una mayor proporción de lesiones

¹⁰ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

¹¹ (Gwan Jin, y otros, 2018)

intracraneales (2.2% vs. 0.8%). Las anteriores cifras se obtienen con base a una muestra de 5,545 niños afectados por accidentes viales en Corea. Ver Ilustración 1.

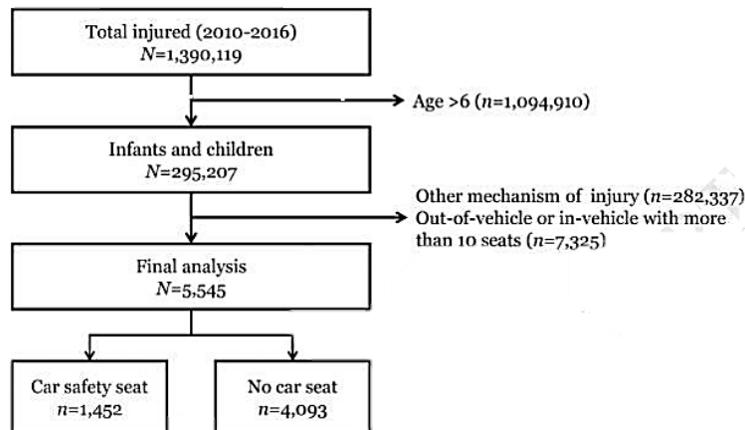


Ilustración 1. Análisis de la efectividad de asientos de niños para automóvil en Corea. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

La Ilustración 2 muestra las tendencias del uso del asiento de seguridad de seguridad en la población catalogada en edad infantil. La tasa utilización aumentó del 12.5% en 2010 al 33.9% en 2016¹². Ver Ilustración 2.

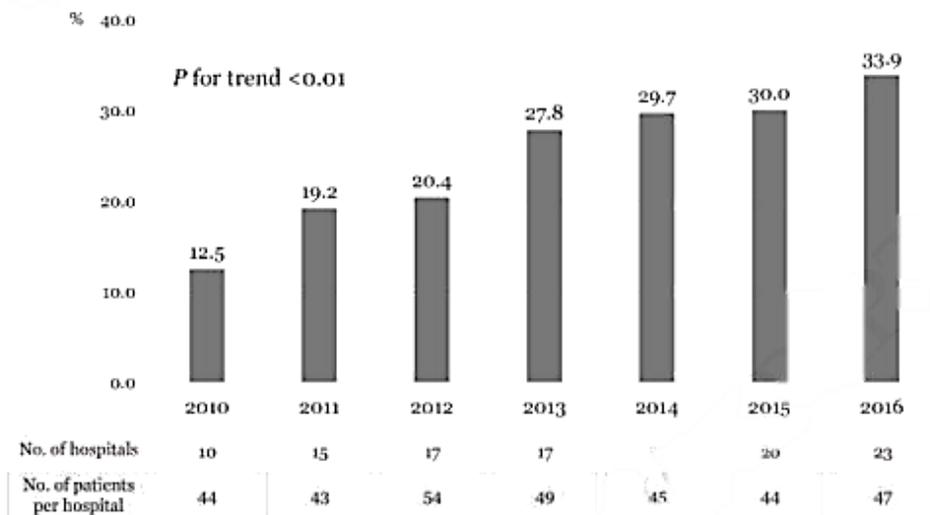


Ilustración 2. Uso del asiento de seguridad para automóviles. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

¹² (Gwan Jin, y otros, 2018)

La base de datos de vigilancia de lesiones a nivel nacional en Corea, ilustró que el uso de un asiento de seguridad para el automóvil tenía efectos protectores significativos sobre las lesiones intracraneales y el ingreso en la UCI para bebés y niños pequeños con Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR). Finalmente, se concluye que el uso adecuado de un asiento de seguridad para automóvil es una intervención fuerte para prevenir lesiones intracraneales después de un ITR en bebés y niños pequeños, por lo que es necesario aumentar el uso de los mismos¹³.

1. BRASIL

Estudios muestran que las tasas de mortalidad en niños por accidentes de tránsito fueron de 5.68, 7.32 y 6.78 (por cada 1.000.000 de infantes) para los períodos 1997-1999, 2000-2002 y 2003-2005, a lo largo de todo el país, respectivamente. Por otro lado, los niños menores de 1 año tenían una tasa de mortalidad de 10.18 (por cada 1.000.000 de infantes), que resultó ser una razón más alta respecto a los otros grupos de edad. Asimismo, para el período analizado, las tasas más altas de mortalidad se observaron en las regiones del Medio Oeste y Sur de Brasil, con razones de 13.88 y 11.47 (por cada 1,000,000), respectivamente¹⁴.

Según los últimos datos disponibles de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras, se encontró que en Estados Unidos cerca 2.000 de niños (de 3 a 14 años) resultaron heridos para el año 2006 por accidentes automovilísticos (MVC, por sus siglas en inglés). Las lesiones de MVC actualmente representan un problema de salud pública en muchos países desarrollados y en desarrollo. Dichas lesiones a menudo están relacionadas con el mal uso involuntario de los Sistemas de Retención Infantil (CRS, por sus siglas en inglés) o, incluso, con la no utilización de ningún CRS¹⁵.

Específicamente para Brasil, en el período 1997 - 2005, hubo 2.009 muertes en niños menores de 10 años causadas heridas en accidentes automovilísticos (MVC). La tasa de mortalidad general se estimó en 6.60 por 1.000.000 de niños. Lo anterior muestra un aumento de 20% durante el período de 9 años (1997-2005), con un incremento significativo del 30% desde el primero (1997-1999) hasta el segundo período (2000-2002) en todo el país. La tasa de mortalidad disminuyó ligeramente

¹³ (Gwan Jin, y otros, 2018)

¹⁴ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

¹⁵ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

del segundo (2000-2002) al tercer período (2003-2005), permaneciendo relativamente estable en aquel tiempo¹⁶.

En el estudio proporcionado, se presenta la información sobre las tasas de mortalidad para niños de 0 a 9 años como pasajeros de vehículos. Analizando la tendencia de las tasas de mortalidad en Brasil, previamente mencionadas, se encontró que el número de lesiones fatales en niños causadas por resultar heridos en accidentes automovilísticos (MVC) aumentó considerablemente de 1997 a 2005. En muchos países, el MVC se ha convertido en un problema de salud pública debido a su importancia como causa de morbilidad y mortalidad.

2. EUROPA

Como resultado de un programa de intervención en Suecia, se encontró una disminución en las tasas de mortalidad en el período 1970-1996 después de la promoción del uso de Sistemas de Retención Infantil (CRS) en el asiento delantero y trasero de los vehículos¹⁷. También se encontraron una reducción significativa en el riesgo de lesiones en los niños después de las intervenciones del programa comunitario para aumentar el uso de CRS¹⁸. Por otro lado, se evaluó las lesiones en niños franceses causadas por accidentes de tránsito en una región metropolitana para el año 2006, destacando que la descripción epidemiológica de las causas de muertes es necesaria para prevenir esas lesiones¹⁹.

En el caso de Reino Unido, no se registraron casos de bebés previamente sanos que murieran inesperadamente en un asiento para el automóvil cuando se usaba de manera apropiada durante un accidente de tránsito²⁰. En las últimas dos décadas, se ha convertido en una práctica cada vez más común el uso de asientos de seguridad para niños cuando se transportan bebés en los automóviles de ese país. Es así como, desde el año 2006, se constituye el requisito legal en el Reino Unido de que los bebés deben ser transportados en un asiento de seguridad adecuado para su tamaño y peso dentro de los automóviles²¹. El uso apropiado del

¹⁶ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

¹⁷ (Ekman, Welander, Svanström, & Schelp, 2001)

¹⁸ (Turner, McClure, Nixon, & Spinks, 2005)

¹⁹ (Thelot, 2008)

²⁰ (Bamber, Pryce, Ashworth, & Sebire, 2014)

²¹ (Motor vehicle (wearing of seat belts) (amendment) regulations, 2006)

asiento para el automóvil reduce el riesgo de muerte y lesiones graves en un 70% entre los bebés británicos²².

3. ARABIA SAUDITA

Las estadísticas del Ministerio de Salud de ese país confirman que la quinta parte de los que murieron por accidentes de tránsito son niños menores de 15 años. Además, el 10% de las muertes infantiles en Arabia Saudita se deben a accidentes de tráfico.

Con una muestra de 350 participantes para un estudio realizado en ese país, se obtuvieron los siguientes resultados sobre las características de accidentes y heridos:

CARACTERÍSTICAS RELACIONADAS ACCIDENTES Y LESIONES	
CARACTERÍSTICAS	DATOS OBTENIDOS (N=350)
<p>¿Un miembro de la familia ha estado involucrado en un accidente de tránsito?</p> <p><i>Sí</i></p> <p><i>No</i></p>	<p>107 (31,3%)</p> <p>235 (68,7%)</p>
<p>¿Resultó alguien herido?</p> <p><i>Sí</i></p> <p><i>No</i></p>	<p>52 (48,6%)</p> <p>55 (51,4%)</p>
<p>¿Cuál es la severidad de la herida?</p> <p><i>Menor</i></p> <p><i>Severa</i></p> <p><i>Muerte</i></p>	<p>22 (42,3%)</p> <p>19 (36,5%)</p> <p>11 (21,2%)</p>
<p>¿Hubo un niño en el accidente?</p> <p><i>Sí</i></p> <p><i>No</i></p>	<p>43 (40,6%)</p> <p>63 (54,9%)</p>

²² (Snowdon, Hussein, & Ahmed, 2008)

<p>¿El niño usaba el asiento de seguridad?</p> <p><i>Sí</i></p> <p><i>No</i></p>	<p>6 (14,3%)</p> <p>36 (85,7%)</p>
<p>¿El niño resulto herido?</p> <p><i>Sí</i></p> <p><i>No</i></p>	<p>11 (25,6%)</p> <p>32 (74,4%)</p>
<p>¿Cuál es la severidad de la herida del niño?</p> <p><i>Menor</i></p> <p><i>Severa</i></p>	<p>7 (70,3%)</p> <p>3 (30%)</p>

El correcto uso de las sillas de seguridad para niños

1. Tipos de sillas de seguridad para niños.

Son de tres tipos: (1) Silla para neonatos; (2) 20-40-80; y (3) Sillas elevadoras.

1.1. Sillas para neonatos

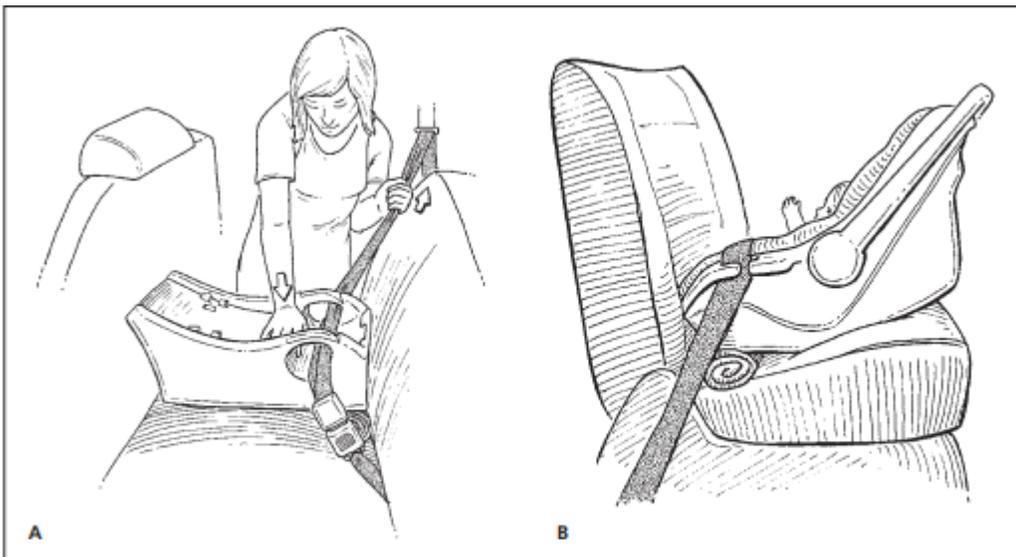


Figure 2. Infant seat. Seat with a base (A). Seat without a base (B).

Ilustración 3. Silla para neonatos. Silla con base (A) y silla sin base (B). Fuente: (Biagioli, 2005).

Estas sillas están hechas para bebés, quienes preferiblemente deben viajar mirando hacia atrás el mayor tiempo posible. Usar la silla de la forma señalada minimiza el riesgo de lesiones en la cabeza y el cuello en caso de un choque. Por el contrario, en un choque frontal, la parte posterior del asiento de seguridad apoya la cabeza y el cuello del niño. Si un bebé mira hacia adelante, el arnés restringe el cuerpo, pero la cabeza y el cuello permanecen sin restricciones y se mueven rápidamente en flexión rápida, lo que puede causar lesiones²³.

Se recomienda que los niños viajen hacia atrás, al menos hasta que tengan un año de edad y pesen 20 lb (9 kg). Los niños que pesan más de 20 lb, pero son menores de un año, necesitan un asiento de seguridad especial que se acomode mirando hacia atrás. Para una protección óptima, los bebés deben continuar en la posición determinada hasta alcanzar el límite de peso y altura del asiento²⁴.

1.2. Sillas 20-40-80 o convertibles

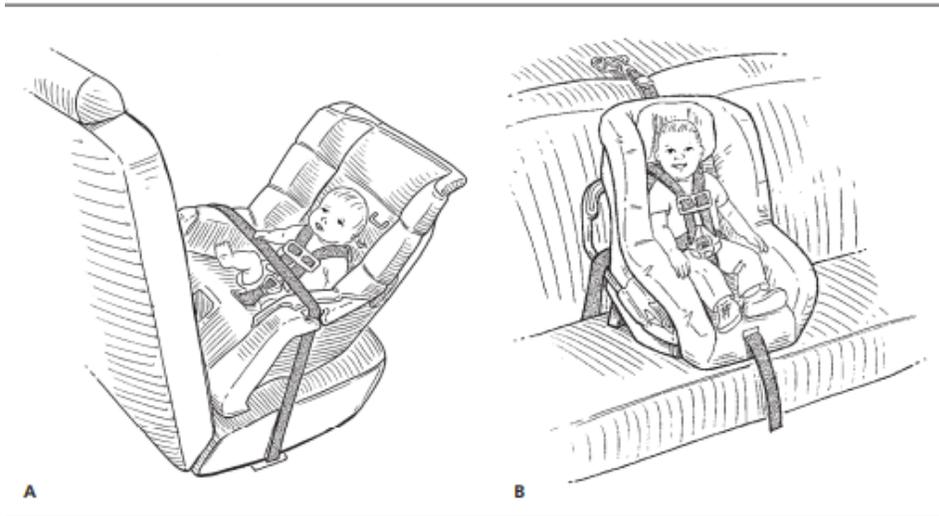


Ilustración 4. Sillas 20-40-80. Mirando hacia atrás (A) y mirando hacia adelante (B).
Fuente: (Biagioli, 2005)

Hay tres pesos en los cuales los niños probablemente necesiten pasar de un asiento de seguridad a otro: 20 lb (9 kg), 40 lb (18 kg) y 80 lb (36 kg). Para los más pequeños, la mayoría de los asientos para bebés tienen un límite de tamaño de 20 lb o 26 pulgadas (66 cm). Para las edades más grandes, la mayoría de los asientos

²³ (Biagioli, 2005)

²⁴ (Biagioli, 2005)

orientados hacia adelante y los asientos convertibles tienen límites de 40 lb o 40 pulgadas (102 cm)²⁵.

Por lo anterior, los límites de altura son tan importantes como los límites de peso al determinar si un asiento de seguridad para niños es apropiado. Por ejemplo, los niños altos y delgados generalmente exceden el límite de altura antes del límite de peso. Por lo tanto, la clave de memoria 20-40-80 solo recuerda los tiempos de transición habituales para cuando un niño pueda necesitar un asiento nuevo²⁶.

1.3. Sillas elevadoras

Una vez que el niño es lo suficientemente grande como para que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente, un sistema de cinturón con cinturón de hombro y regazo es ideal. Los cinturones de regazo por sí solos son mejores que la ausencia de restricción, pero como no ofrecen protección para la parte superior del cuerpo, son inferiores a los que tienen un cinturón de hombro y regazo.

Los cinturones de seguridad de hombro y regazo están diseñados para funcionar como un sistema. El cinturón de hombro no debe colocarse detrás de la espalda porque la parte superior del cuerpo no se sujetará y es posible que el cinturón no funcione en esta configuración. La porción del cinturón de hombro nunca debe colocarse debajo del brazo porque la fuerza de un choque podría hacer que el cinturón fracture las costillas, cause una lesión en el plexo braquial o provoque otras lesiones en la pared torácica y las extremidades superiores.



²⁵ (Biagioli, 2005)

²⁶ (Biagioli, 2005)

Ilustración 5. Sillas elevadoras. Asiento elevador sin respaldo (A) y asiento elevador con respaldo alto. Fuente: (Biagioli, 2005).

A continuación, se presenta un cuadro de resumen, según (Biagioli, 2005):

Tipos de asientos de seguridad para niños y sistemas de retención			
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
Asiento neonato (ver Ilustración 3).	Para niños que pesan hasta 20 a 22 lb (9 a 10 kg) y hasta 26 a 29 pulgadas (66 a 74 cm) de alto; los bebés superan este asiento cuando rebasan el peso máximo del asiento o cuando sus cabezas están a una pulgada de la parte superior.	Caras solo hacia atrás; viene con o sin base; relativamente barata y ligera; portátil, se puede utilizar como portabebés.	Nunca se debe usar un asiento orientado hacia atrás en una silla delantero donde haya una bolsa de aire; las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; e asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
Asiento convertible (ver Ilustración 4).	La mayoría acomoda a bebés y niños pequeños que pesan entre 20 y 40 lb (9 a 18 kg) y hasta 40 pulgadas (102 cm) de alto (algunos asientos están diseñados para niños más grandes). Para bebés menores de un año, pero que	Caras hacia atrás para bebés y hacia adelante para niños pequeños; acomoda un rango de edad mayor; el niño necesita ser retirado del asiento para salir del automóvil.	Nunca usar un asiento orientado hacia atrás en un asiento delantero donde haya una bolsa de aire; las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.

	pesen más de 20 lb, seleccione un asiento con un límite de peso hacia atrás lo suficientemente alto.		
Asiento orientado hacia adelante o combinación asiento (ver Ilustración 4).	La mayoría son para niños que pesan entre 30 y 40 lb (14 a 18 kg) (algunos permiten entre 20 y 40 lb); los límites de altura varían de 50 a 57 pulgadas (127 a 145 cm).	Los asientos orientados hacia adelante solo pueden mirar hacia adelante; Los asientos combinados tienen un sistema de arnés extraíble para que el asiento se pueda usar más tarde como asiento elevador.	Las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el sistema de arnés no debe usarse más allá del límite de peso del asiento; el asiento convertible debe asegurarse firmemente al automóvil con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento elevador, elevador con respaldo alto y elevador sin respaldo (ver la Ilustración 5).	Se usa cuando el niño ya no cabe en otros asientos de seguridad para niños, pero no es lo suficientemente grande para el cinturón de seguridad; debe usarse hasta que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente.	Se utiliza con un cinturón de regazo y hombro para adultos. No están unidos al automóvil.	Solo debe usarse en una posición de asiento donde haya un cinturón de hombro y regazo; los asientos con respaldo alto y los asientos sin respaldo son buenos en la mayoría de las situaciones; si la parte posterior del asiento del automóvil o el reposacabezas está debajo de las orejas del niño, use un refuerzo de respaldo alto.
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
	Se usa cuando el niño encaja	Un cinturón de seguridad con	El uso incorrecto de los cinturones de seguridad

<p>Cinturón de seguridad para automóvil de regazo y hombro (ver la Ilustración 5).</p>	<p>correctamente en ellos (generalmente cuando el niño mide 4 pies 9 pulgadas de alto); Se ajusta correctamente cuando el niño es lo suficientemente alto como para tener las piernas dobladas sobre el asiento cuando la espalda está contra el asiento, el cinturón de hombro se ajusta a través de la clavícula media y el medioesterno, y el cinturón de regazo está bajo y apretado sobre los muslos.</p>	<p>cinturón de hombro ofrece una mejor protección que el cinturón de regazo solo; Si el cinturón de seguridad es incómodo, es posible que no se ajuste correctamente, por lo que puede ser necesario un asiento elevador.</p>	<p>puede causar lesiones o el niño puede salir del cinturón de seguridad; El cinturón de hombro no debe colocarse detrás de la espalda o debajo del brazo.</p>
---	--	---	--

2. La importancia del correcto uso de las sillas de seguridad.

El uso correcto implica cuatro pasos: **1)** selección, incluido el asiento adecuado para la edad, altura y peso del niño; **2)** dirección del niño en el automóvil, ya sea mirando hacia atrás o hacia adelante; **3)** ubicación del niño en relación con otros pasajeros y bolsas de aire; y **4)** instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH) o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo²⁷.

Con base a (Biagioli, 2005), el correcto uso de las sillas de seguridad de automóviles para niños es el siguiente:

Los cinturones de seguridad para automóviles están diseñados para adultos y deben ajustarse correctamente para que funcionen correctamente para los niños.

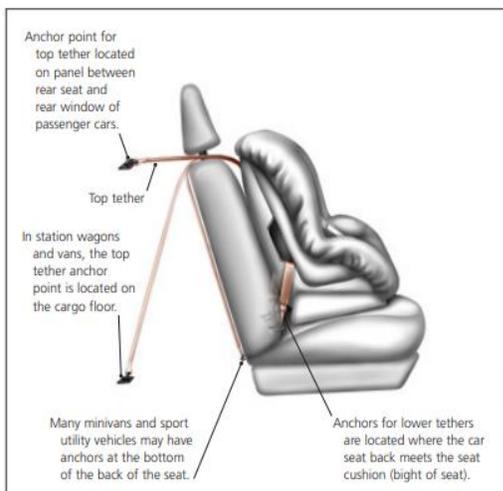
²⁷ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

Hasta que un niño se ajuste correctamente en el cinturón de seguridad, se debe usar un asiento de seguridad para niños.

El ajuste del cinturón de seguridad es correcto cuando **(1)** la porción del cinturón de regazo está baja y apretada a través de las caderas o la parte superior de los muslos; **(2)** la porción del hombro cruza el medioestrato y la clavícula media; y **(3)** el niño puede sentarse contra el respaldo del asiento con las piernas dobladas sobre el frente del asiento.

Por lo general, el cinturón de seguridad para adultos se ajusta correctamente cuando un niño mide 4 pies 9 pulgadas (145 cm) de altura. Sin embargo, este marcador puede no aplicarse a todos los niños; por lo tanto, los criterios anteriores deben usarse para determinar un ajuste seguro.

La instalación adecuada de un asiento de seguridad para niños puede ser difícil porque dichas sillas, los automóviles y los sistemas de cinturones de seguridad, difieren. Para el caso específico de Estados Unidos, el sistema de sujeción de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH), una característica de todos los asientos de seguridad en automóviles fabricados desde el 1 de septiembre de 2001, ha facilitado la instalación de asientos, así:



Punto de anclaje para la correa superior ubicada en el panel entre la parte trasera y el asiento y la ventana trasera de los turismos.

Correa superior.

En camionetas y camionetas, el punto de anclaje de la correa superior se encuentra en el piso de carga.

Muchas minivans y vehículos utilitarios deportivos pueden tener anclajes en la parte inferior del respaldo del asiento.

Ilustración 6. Instalación sillas de seguridad para niños en vehículos estadounidenses con el sistema LATCH. Fuente: (Biagioli, 2005).

Nota: Léase de arriba hacia abajo la traducción del texto en inglés en el cuadro adyacente.

La importancia de la correcta instalación de estas sillas, así como el fomento de la educación acerca del proceso y la revisión del anclaje, se constituyen en factores que pueden salvar de los niños en medio de un ambiente de desconocimiento del funcionamiento de estos dispositivos de seguridad. El primer ejemplo de este caso lo constituye Arabia Saudita, donde el conocimiento general, la actitud y las prácticas hacia el asiento de seguridad para niños son relativamente bajo. Esto significa la necesidad de los padres de aumentar su conciencia para proteger a sus hijos mientras viajan²⁸.

En un estudio realizado por (Ghadah , y otros, 2019), con una muestra de 350 padres de familia, se reconoce que, en general, había 225 (64.3%) de los participantes que tenían un conocimiento pobre de las sillas de seguridad para niños, mientras que 125 (35.7%) tenían un buen conocimiento; la actitud muestra que 163 (46.6%) de los participantes tenían una actitud negativa y 187 (53.4%) tenían una actitud positiva; las prácticas revelaron que 224 (64.0%) de ellas tenían malas prácticas y, por otra parte, 126 (36.0%) tenían buenas prácticas. Se concluye que la prevalencia de los padres con respecto al asiento de seguridad para automóvil de los niños en este estudio fue bastante alarmante ya que la mayoría de ellos tenían una mala percepción en el tema, lo que podría ser una de las razones de la tasa de mortalidad infantil aquí en Arabia Saudita.

Otro estudio de (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson, s.f.) para el año 2013, donde se revisaron 530 asientos de seguridad para niñas con el objetivo de conocer su precisión e integridad, se encontró que solo el 16% de ellos se instalaron correctamente y casi el 60% de los asientos anclados tuvieron uno o más errores.

En el estudio mencionado con antelación, se encuentra que el error más común fue con el arnés; dos tercios de los asientos inspeccionados tenían un arnés demasiado flojo, el clip de retención estaba en la posición incorrecta o el arnés no estaba en las ranuras correctas. El segundo error más común (65.1%) ocurrió al asegurar el asiento al automóvil con el sistema de cinturón de seguridad. Casi la mitad de los asientos instalados incorrectamente tenían un error de ángulo; la mayoría de estos fueron con portabebés. Noventa y tres (29.8%) asientos caducaron, 70 (22.4%) tuvieron un error con el sistema de anclaje inferior, 37 (11.9%) se instalaron en la dirección incorrecta y 36 (11.5%) se retiraron como resultado de un defecto o mal funcionamiento en el asiento²⁹.

²⁸ (Ghadah , y otros, 2019)

²⁹ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

Tipo de instalaciones (n=530)	
Incorrecta	312 (58,9%)
Correcta	85 (16%)
Desenfrenada	74 (13,9%)
Desinstalada	32 (6%)
Desconocida	27 (5,1%)

Errores de instalación (n=312)	
Arnés	206 (66%)
Correa del asiento	203 (65,1%)
Ángulo	141 (45,2%)
Anclajes inferiores	70 (22,4%)
Dirección	37 (11,9%)
Retirado del mercado	36 (11,5%)

Tablas 1 y 2: Evaluación de correcta instalación. Fuente: (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson).

Por lo anterior, este proyecto de ley pretende implementar de manera obligatoria la instalación de las sillas de seguridad para niños en el territorio nacional, así como fomentar y educar sobre su adecuada instalación. La protección de toda forma de vida, en especial, la de la infancia colombiana debe ser buscada en el trabajo legislativo que realiza día a día cada congresista. Sea la presente iniciativa parlamentaria un aporte a ese objetivo.

3.2 Proyecto de ley No. 420 de 2020 Cámara:

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*³⁰, y además las lesiones causadas por accidentes de tránsito son una de las principales causas de discapacidad en la niñez³¹.

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*”³².

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*”³³.

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 tránsito³⁴. 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 años³⁵; mientras que 1970 niños y niñas resultaron con traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito³⁶.

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*

³⁰ 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/>

³¹ 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>

³² Organización Mundial de la Salud – OMS, 2018. *Op. cit.*

³³ 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>

³⁴ *Ibid.* P. 303.

³⁵ 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>

³⁶ *Ibid.*, P. 7.

- 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*³⁷. (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.”*³⁸ (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.

³⁷ Organización Mundial de la Salud -OMS, 2015, Op. cit.

³⁸ 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

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 categorización³⁹:

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”*⁴⁰. 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”*⁴¹.

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.

2. Legislaciones comparadas:

³⁹ 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. Disponible en: https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual_SP.pdf

⁴⁰ Ibid. P. 37.

⁴¹ 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/>

a) 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:

— lo 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»⁴².

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,*

⁴² Comisión Europea, *Directiva 2014/37/UE*, Bruselas: Comisión Europea, 2014. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2014/059/L00032-00033.pdf>

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”⁴³.

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”⁴⁴; en Francia, los niños y niñas deben usar SRI hasta los 10 años y hasta esa edad no pueden sentarse en el asiento delantero⁴⁵; en Alemania, los niños deben usar dispositivos de retención vehicular hasta que cumplan 12 años o mientras su estatura sea inferior a 150 centímetros⁴⁶.

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”⁴⁷.

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)”.

⁴³ 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

⁴⁴ 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>

⁴⁵ 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

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ 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%3FIService%3DTools%26ITipo%3Ddescargas%26IFuncion%3Ddescargar%26idFile%3D23962+&cd=5&hl=es&ct=clnk&gl=co>

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.”⁴⁸

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 adecuado⁴⁹.

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”⁵⁰* 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”.

⁴⁸ 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](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:42014X0329(02)&from=ES)

⁴⁹ Rivekids, 2018 y Normativa R129 “I-SIZE” ¿Qué es eso?. Disponible en: <https://www.rivekids.com/2018-normativa-r129-i-size/>

⁵⁰ Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, 2020, Op. cit.

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.

b) 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.*⁵¹.

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”*⁵².

c) 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

⁵¹ SafeRide4Kids, *What does your state law say about car seats?*, 2020. Disponible en: <https://saferide4kids.com/car-seat-laws-by-state/>

⁵² *Ibid.*

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](#), 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 portainfantas, 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.”⁵³

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 ausencia 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, los niños menores de 3 años deben viajar sujetos 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).”

⁵³ Fundación Mapfre, *¿Cómo es la seguridad vial infantil en México?*, 2016. Disponible en: <https://bit.ly/2YC7AWC>

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 estadounidenses, europeos y latinoamericanos, solo coincidiendo con el amparo que ofrece la norma salvadoreña.

3. 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 centímetros.

- 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.”*⁵⁴

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.

⁵⁴ Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, 2019. Op. cit.

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 centímetros⁵⁵, 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

⁵⁵ 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

cual es posible identificar la problemática a intervenir y la necesidad de expedir o no un reglamento técnico para atenderla.”⁵⁶

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”⁵⁷.*

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

⁵⁶ Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, 2020, Op. Cit.

⁵⁷ Morada Segura, *Sillas sin IVA*, Disponible en: <https://moradasegura.com/sillassiniva/>

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

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

<p>brazos.”</p>	<p>reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>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.</p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.”</u></p>
<p>“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:</p> <p>(...)</p>	<p>“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:</p> <p>(...)</p> <p><u>8715.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil, que puedan ser</u></p>

	<u>utilizados en el asiento de los vehículos.”</u>
--	--

4. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES:

Los niños, niñas y adolescentes generalmente son invisibles en la sociedad. Esta no los ve, no los escucha, no los tiene en cuenta, los ignora como grupo social y como individuos. En nuestro país, la historia se repite una y otra vez, por eso es indispensable, urgente, la intervención de la familia, la sociedad y el Estado.

La negligencia “es una condición en la cual el cuidador responsable de un niño, deliberadamente, o por una desatención extraordinaria, permite que este experimente un sufrimiento evitable y/o fracasa en proveer uno o más de los ingredientes generalmente considerados como esenciales para el adecuado desarrollo físico, intelectual y emocional de las personas” (Polánsky, 1994).

Los ponentes consideramos que las iniciativas son de vital importancia para reducir las cifras de muertes de menores entre 5 y 14 años por accidentes de tránsito, que de acuerdo con un estudio realizado por Fasecolda es la principal causa de muerte para este sector poblacional en Colombia. En el mismo estudio, se estima que 4 de 10 carros nuevos más comprados en el país no protegen adecuadamente a sus ocupantes, y mucho menos a los niños. En Colombia, 1.400 vidas pueden salvarse por año con la adopción de 8 de los 147 estándares de seguridad de la ONU, incluyendo la silla trasera, según datos de la *Fundación Despacio*.

Como es sabido, si bien la Ley 769 de 2002 ya tenía en sus disposiciones la utilización de este tipo de sillas para el transporte particular de niños de 2 años, se hace necesario ampliar la edad de uso de los Sistemas de Retención Infantil hasta los 12 años, incorporando estándares internacionales a nuestra normatividad interna en la protección de la vida y la integridad de los niños y niñas, de forma que viajen seguros por las vías del país. Las cifras reflejan que el no uso de estos dispositivos causa heridas graves en caso de un accidente leve o frenada brusca, ya que los infantes pueden salir despedidos y golpearse con el parabrisas, puertas, u otras superficies duras del interior del vehículo.

Ampliar la edad e introducir una especificidad de peso y altura como medida en la utilización de los Sistemas de Retención Infantil también corresponde a criterios científicos, pues se entiende que dependiendo de la edad, peso y altura de los menores, las lesiones pueden comprometer el rostro, el cráneo, la región del tórax, fracturas en extremidades superiores e inferiores, e incluso la muerte.

De acuerdo con un estudio publicado por la revista *Pediatrics*, realizado en Estados Unidos, se estableció que la mitad de las lesiones por accidentes de tránsito en menores de tres años, podrían evitarse si se utiliza el sistema de retención infantil (SRI) adecuado para la edad.

Se trata, pues, de poder implementar acciones que reduzcan las cifras en mortalidad infantil como problema público que viene en ascenso, tal como lo evidencian las cifras. La Federación Médica Colombiana ha hecho por su parte insistentes llamados para que los ciudadanos utilicen y aseguren siempre las sillas traseras para los menores de edad, al señalar que esta medida puede prevenir problemas de tipo neurológico y de trauma abdominal torácico al momento de un choque.

En los últimos años, las muertes relacionadas con accidentes de tránsito han aumentado a nivel mundial; durante el 2017, la tasa de mortalidad en Colombia fue de 11,7 por 100 mil habitantes. En un estudio transversal descriptivo de mortalidad en menores de 5 años por lesiones causadas por el tránsito en Colombia 2017 – 2018, de la Universidad Javeriana y el Instituto Nacional de Salud, se describe la tendencia de las muertes causadas por la accidentalidad vial, bajo las causas correspondientes a los códigos V000 al V999, de la clasificación internacional de enfermedades, décima versión. Se hizo un análisis descriptivo, se calcularon las tasas con proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), y se establecieron los niveles por departamentos y municipios, y por conglomerados. Como resultado, se presentaron 713 muertes por lesiones debidas a accidentes de tránsito (0,8% de ellas en el grupo de edad de 5 años); el promedio anual fue de 142,6. La tasa nacional fue de 3,3 por cien mil, siendo mayor en niños entre 1 y 4 años de edad (3,5 por cien mil) que en el grupo de menores de 1 año (2,6 por cien mil). La mayor proporción de eventos ocurrió en enero (9,7%) y julio (10,6%), y durante los fines de semana (16%), y fue más elevada en niños. Los departamentos de Meta, Boyacá, Arauca, Norte de Santander, Cundinamarca y Bogotá D. C., superan la tasa nacional. De los 292 conglomerados establecidos (26% de los municipios), se mantuvieron estables Armenia, Buenaventura, Cúcuta, Medellín, Pereira, San Andrés, Tunja y Villavicencio.

Conclusión de este estudio: Los niños fueron el grupo más afectado y los casos aumentaron en épocas en que no estaban en la escuela, tendencia que se acentúa en zonas turísticas y comerciales.

De acuerdo con la CIE – 10, las causas básicas de muerte por accidente de tránsito de niños en edades menores a 10 años, se agrupan en aquellas ocurridas en automóviles de cuatro ruedas.

Según el Observatorio de Seguridad Vial, entre 2010 y 2019 fallecieron 5281 niños, niñas y adolescentes en Colombia, víctimas de siniestralidad vial. El promedio de muertes de menores de 18 años, en estos diez años, es de 528 anuales, con un pico en 2016, de 563.

De acuerdo a este estudio, a Colombia no le ha sido posible reducir del medio millar anual el número de niños y niñas fallecidos por siniestros viales.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES:

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>“Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)</p>	<p>Queda igual.</p>	
<p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional.</p>	<p>Queda igual.</p>	
<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.</p> <p>En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de diez (10) años de edad</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.</p> <p>En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg</p>	<p>Se elimina el inciso tercero del artículo 2 teniendo en cuenta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y Despacio ONG recomiendan que los criterios para establecer la obligatoriedad del uso de los Sistemas de Retención Infantil sean únicamente la edad de 12 años y la estatura de 150 centímetros, de acuerdo con la evidencia internacional en la materia.</p> <p>En igual sentido se ajusta el inciso cuarto del mismo artículo.</p>

<p>que pesen hasta 56 kg solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o 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 el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>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.</p>	<p>solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o 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 el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>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.</p>	
<p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p>	<p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedaraá así:</p>	<p>Se modifica el artículo tercero del proyecto con el propósito de que sea el Ministerio de Transporte quien reglamente lo correspondiente a los Sistemas</p>

<p>Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p> <p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas y si transportan menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg, sólo podrán viajar en el vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, las cuales se usarán conforme los establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Si transportan menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros, solo podrán viajar en vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que proveerán los familiares del menor para garantizar</p>	<p>Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p> <p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas y si transportan menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg, sólo podrán viajar en el vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, las cuales se usarán conforme los establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte. Si transportan menores de doce (12) años de edad que midan</p>	<p>de Retención Infantil en el transporte especial escolar, puesto que esta entidad es quien mejor puede evaluar las consideraciones técnicas, económicas y de implementación de esta medida.</p> <p>En virtud de lo anterior se insta a que reglamente la adquisición de los Sistemas de Retención Infantil y los demás aspectos que estime necesarios para la puesta en marcha del proyecto.</p>
--	--	--

<p>su seguridad, los cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte</p>	<p>menos de 150 centímetros, solo podrán viajar en vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p><u>Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</u></p>	
<p>Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil sobre los que hace referencia el artículo segundo, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <p>i) Selección del asiento adecuado para el menor;</p>	<p>Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de los seis (6) meses siguientes <u>un (1) año contado a partir</u> a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil sobre a los que se hace referencia <u>en el artículo los artículos</u> segundo <u>y tercero</u>, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <p>i) Selección del asiento adecuado para el menor;</p>	<p>La modificación propuesta para el artículo 4 del proyecto consiste en ampliar el término con el que cuenta el Ministerio de Transporte para expedir la reglamentación de los Sistemas de Retención Infantil, en vista de que el plazo de 6 meses previsto inicialmente resulta corto para el proceso de elaboración de dicha norma.</p> <p>Por otra parte, se aclara que esta reglamentación comprende la del transporte escolar establecida en el artículo precedente del proyecto.</p>

<p>ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;</p> <p>ii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los seis (6) meses siguientes a la vigencia.</p>	<p>ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;</p> <p>ii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y la <u>La</u> Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los seis (6) tres (3) meses siguientes a la <u>expedición de la reglamentación</u> vigencia.</p>	<p>De acuerdo con las competencias de la ANSV, es esta entidad quien se encargará de dar cumplimiento a las actividades previstas en el parágrafo del artículo; finalmente se considera conveniente que el plazo para las actividades de difusión, sensibilización y capacitación empiece a contar a partir de la expedición de la reglamentación.</p>
<p>Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>G. Quien transporte menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial que garantice la seguridad del menor, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a</p>	<p>Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>G. Quien transporte menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial que garantice la seguridad del menor, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales</p>	<p>Los ajustes realizados al artículo 5 buscan que la norma guarde coherencia con los ajustes a los criterios planteados en el artículo 2 (solo estatura de 150 centímetros y edad de 12 años), y con las sanciones establecidas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por lo que se elimina el término de hasta 6 meses que duraría la inmovilización, y se agrega el criterio de gravedad para que la misma pueda ocurrir.</p> <p>Con relación al segundo inciso, además de ajustar los criterios, se precisa que la multa será</p>

<p>la inmovilización del vehículo hasta por seis (6) meses.</p> <p>En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta a los familiares del menor y la inmovilización del vehículo al conductor donde se transporten los menores.</p>	<p>diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo hasta por seis (6) meses <u>teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.</u></p> <p>En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial, o menores de doce (12) años de edad que midan menos <u>de</u> 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta <u>al conductor</u> los familiares del menor y <u>se procederá a</u> la inmovilización del vehículo al conductor donde se transporten los menores.</p>	<p>impuesta al conductor del vehículo de transporte especial de estudiantes por no llevar a los menores de edad sujetos con el Sistema de Retención Infantil correspondiente, en armonía con el régimen sancionatorio de la Ley 769 de 2002, según la recomendación del Ministerio de Transporte.</p>
<p>Artículo 6°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%): (...) 87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos</p>	<p>Queda igual.</p>	
<p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Queda igual.</p>	

6. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS:

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “*El 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 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](#) 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).

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos 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 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.

Sin embargo, los ponentes recomiendan a cada uno de los congresistas declarar su impedimento en aquellos casos en los que tengan parentesco hasta el segundo grado de consanguinidad o segundo de afinidad, con quienes se dediquen a la venta, producción o importación de bienes relativos a los Sistemas de Retención Infantil, como sillas, asientos o cinturones de seguridad, como mecanismos adaptables en el asiento posterior de los vehículos.



PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones rendimos ponencia positiva y solicitamos a los miembros de Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al proyecto de ley No. 164 de 2020 Cámara, acumulado con el proyecto de ley No. 420 de 2020 Cámara “Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)”.

MARTHA VILLALBA HODWALKER
Coordinadora Ponente

CS Scanned with CamScanner

RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
Ponente



**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 164 DE 2020 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 420 DE 2020 CÁMARA**

“Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (LEY GUILLERMO VIECCO)”

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.

Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad y altura, y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el 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.”

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo

ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.”

Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:

- i) Selección del asiento adecuado para el menor;
- ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;
- ii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición de la reglamentación.

Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“G. Quien transporte menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos

legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.

En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de doce (12) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta al conductor y se procederá a la inmovilización del vehículo donde se transporten los menores.”

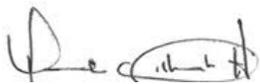
Artículo 6°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

“Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):

(...)

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

Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



MARTHA VILLALBA HODWALKER
Coordinadora Ponente



CS Scanned with CamScanner

RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
Ponente