



Libertad y Orden



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE
REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECISÉIS (16) DE JUNIO DE
2021, AL PROYECTO DE LEY No. 180 DE 2020 CÁMARA**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y
ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS
AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN
PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

“El Congreso de Colombia,

Decreta”

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1º. Objeto. La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.

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

Cinturones de seguridad: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “cinturón de seguridad” el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y



Libertad y Orden



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

COMISIÓN SEXTA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES

que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.

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

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

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

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

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

Sistema de retención infantil ISOFIX: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “ISOFIX” el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones



Libertad y Orden



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

COMISIÓN SEXTA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES

rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por “Sistema de retención infantil ISOFIX” aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.

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

1. Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.
2. Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.
3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.
4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.
5. Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.
8. Aceleración transversal: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.
9. Coeficiente de frenado máximo (PBC): medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.
10. Factor de estabilidad estática (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como $SSF = T/2H$, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas



Libertad y Orden



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

COMISIÓN SEXTA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES

gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.

Artículo 3º. Ámbito de aplicación. Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la presente ley, se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.

Artículo 4º. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley.

Capítulo II

Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos

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

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

Artículo 6º. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.



Libertad y Orden



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

COMISIÓN SEXTA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES

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

Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). En concordancia con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.

Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.

Artículo 9°. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.

Artículo 10°. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:

“Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.

Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial”.



Libertad y Orden



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Capítulo III

Disposiciones Finales

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

- a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;
- b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.

Artículo 12º. Vigilancia y control. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan y lo establecido en la Ley 1480 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera.

Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto 4886 de 2011, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.

Artículo 13º. Reglamentación Técnica. El Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.

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

Artículo 14º. Vigencia y derogatorias. Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



Libertad y Orden



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES

CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 16 de junio de 2021. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el **Proyecto de Ley No. 180 DE 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**, (Acta No. 044 de 2021) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 15 de junio de 2021 según Acta No. 043 de 2021; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Presidente

DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General