



**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE 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”**

Bogotá, D. C., agosto 20 de 2021.

Honorable Representante
JENNIFER ARIAS FALLA
Presidenta Mesa Directiva
HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate 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”

Respetada presidenta:

En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, y de conformidad con lo establecido en los artículos 150 Y 153 de la Ley 5ª de 1992, sometemos a consideración de la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes el Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 180 de 2020, en los siguientes términos:

I. TRÁMITE

El presente proyecto de ley fue presentado ante el Congreso el 20 de julio de 2020 por los H.R. Jhon Arley Murillo Benítez, Faber Alberto Muñoz Cerón, José Luis Correa López, Juan Diego Echavarría Sánchez, Jairo Humberto Cristo Correa, Ángela Patricia

Sánchez Leal y Ciro Antonio Rodríguez Pinzón. Su publicación se surtió en la Gaceta del Congreso No. 684 de 2020 Cámara.

La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente designa como ponentes a la Representante Mónica María Raigoza Morales y Oswaldo Arcos Benavides (Coordinador).

Tan pronto se notifica la designación de la ponencia, se adelantaron reuniones con diferentes entidades públicas y privadas, con el objetivo de enriquecer el contenido del mismo. De igual manera, se tuvieron en cuenta observaciones y conceptos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la ANDI.

La ponencia para primer debate se publica en la Gaceta del Congreso No. 1464 de 2020 Cámara. El informe de ponencia y el texto es aprobado en primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente, el día 16 de junio de 2021.

El día lunes 9 de agosto de 2021 se adelanta una mesa técnica con el objetivo de escuchar a entidades públicas y privadas sobre el texto aprobado, de acuerdo con el compromiso asumido por la coordinación de ponencia en el primer debate del proyecto. Participaron delegados del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Despacio (Colectivo que trata temas de movilidad y seguridad vial), asesores del representante Rodrigo Rojas Lara (proponente en primer debate), y asesores de los ponentes.

Las observaciones realizadas por las entidades fueron analizadas y las consideradas pertinentes se incorporaron al texto propuesto para segundo debate.

II. OBJETO DEL PROYECTO

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.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

3.1. Justificación

De acuerdo con lo contenido en la exposición de motivos, los autores justifican la presente iniciativa ante la “falta de normativa y regulación del tema, en el país, de estándares de seguridad para los vehículos genera mayores riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito. Así las cosas, es evidente la necesidad y urgencia de tomar medidas y acciones que prevengan o mitiguen los efectos causados por los accidentes

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

3.2. Contexto y problemática

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

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

“Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan

medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.”¹

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

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

- 1)** Cinturones de seguridad (garantiza que los cinturones de seguridad se instalen en los vehículos durante el proceso de fabricación y ensamblaje).
- 2)** Anclajes de los cinturones de seguridad (garantiza que los anclajes pueden resistir el impacto que se produce durante un accidente, para minimizar el riesgo de que los cinturones se suelten y garantizar que en caso de accidente los pasajeros pueden ser extraídos de sus asientos de forma segura).
- 3)** Colisión frontal y colisión lateral (protegen a los ocupantes y garantizan que los vehículos resisten el impacto de colisiones frontales y laterales en pruebas realizadas a ciertas velocidades).
- 4)** Control electrónico de estabilidad (impide perder el control en casos de sobreviraje o subviraje).

¹ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

² Informe Global NCAP y Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

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

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

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

Figura 2.3
La "Hoja de ruta para unos vehículos más seguros en 2020" de Global NCAP

"Hoja de ruta para unos vehículos más seguros en 2020" Reglamentos* de la ONU sobre:		Todos los modelos nuevos producidos o importados	Todos los vehículos producidos o importados
	Colisión frontal (n.º 94) Colisión lateral (n.º 95)	2018	2020
	Cinturón de seguridad y anclajes (n.º 16 y 14)	2018	2020
	Control electrónico de estabilidad n.º 140 (GTR. 8)	2018	2020
	Protección del peatón n.º 127 (GTR. 9)	2018	2020
	Antibloqueo de la frenada para motocicletas n.º 78 (GTR. 3)	2018	2020
	Sistemas de frenado autónomo de emergencia	Muy recomendado	Muy recomendado

*O los requisitos nacionales de rendimiento equivalentes, con conformidad efectiva de producción.

Fuente: basado en la referencia [39].

Componentes e intervenciones prioritarios de Salve VIDAS

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

Las normas de las Naciones Unidas buscan mejorar el equipamiento de los vehículos automotores, con el fin de disminuir la posibilidad de que ocurra un accidente de tránsito y de minimizar la probabilidad de que los ocupantes del vehículo y los peatones resulten heridos o que, de resultarlos, no sea de gravedad; esto de la mano del avance tecnológico mundial, el cual abre la puerta a nuevas soluciones que contribuyen a ello.

Algunos ejemplos de las normas de las Naciones Unidas que actualmente existen son las relacionadas con la capacidad que tiene la estructura del vehículo de absorber la energía del impacto y resistir la intrusión en el habitáculo, los sistemas de retención y protección de los ocupantes adultos y los niños, la estructura de los asientos, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones, entre otras.

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

El Secretario General de Latín-NCAP³, Alejandro Furas, ha manifestado que adoptar las normas básicas de seguridad en Colombia no costaría más de US\$350 por vehículo; contrario a lo afirmado por la industria automotriz que indica que atender esas medidas y tecnologías resultaría costoso para el mercado, lo que implicaría el aumento en los precios de los vehículos automotores.

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

Con base en pruebas realizadas por LatinNCAP (2010-2019) e información proporcionada por FENALCO y ANDI, de los modelos de vehículos nuevos más vendidos en el país 2019, 7 de los 10 modelos de carros nuevos más vendidos son de baja seguridad, lo que implica que en caso de ocurrir un accidente de tránsito se generen graves lesiones a sus ocupantes e incluso la muerte. Es por ello que surgió la iniciativa denominada “carros más seguros”, liderada por la Fundación Despacio y

³ Programa independiente de evaluación de vehículos nuevos para América Latina y el Caribe, creado en 2010 por la Federación Internacional del Automóvil Región IV, la fundación FIA, el International Consumer Research & Testing y la Fundación Gonzalo Rodríguez.

apoyo del Global Health Advocacy Incubator a través de Bloomberg de Seguridad Vial, la cual busca informar a las personas acerca de la importancia de las condiciones de seguridad en los vehículos y las graves consecuencias de no tenerlas; así como promover que los fabricantes mejoren los sistemas y equipamientos de seguridad de los vehículos que producen. *“De acuerdo con Darío Hidalgo, director de Carros más seguros, hay dos mecanismos para mejorar la seguridad de los vehículos: por una parte, los consumidores informados que exigen vehículos más seguros de acuerdo a los resultados de las pruebas de choque de Latin NCAP, y por otra, la adopción de estándares mínimos de Naciones Unidas para que todos los vehículos cumplan con requerimientos básicos de seguridad que son estándar en Europa, Estados Unidos, y otras regiones del mundo. Agrega, que “según el estudio del Bien Público Regional realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, en 2019, si los carros contaran con los elementos mínimos recomendados por Naciones Unidas (WP-29) se podría reducir en un 20.5% el número de víctimas, esto significa bajar de 5 a 1 el número de personas que mueren al día en siniestros con vehículos livianos en Colombia”.*⁴

Latin NCAP recomienda comprar vehículos con⁵:

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



De conformidad con lo establecido en el artículo 167 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 192 y siguientes del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, modificado

⁴ Carrosmasseguros.org

⁵ <https://www.latinncap.com/es/preguntas-frecuentes>

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

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

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

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

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

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

IV. MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y REGLAMENTARIO

Señalan los autores en la exposición de motivos el siguiente marco constitucional, legal y reglamentario:

Artículo 11 Constitución Política.

"El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte."

Artículo 24 Constitución Política.

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

Artículo 78 Constitución Política.

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

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

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

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

"(...) En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está"

sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

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

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

Literal e del artículo 2 Ley 105 de 1993.

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

Numeral 14 del artículo 5 Ley 1482 de 2011.

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

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

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

- 1. La protección de los consumidores frente a los riesgos para su salud y seguridad.*
- 2. El acceso de los consumidores a una información adecuada, de acuerdo con los términos de esta ley, que les permita hacer elecciones bien fundadas. (...).”*

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

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

Artículo 2.2.6.1.3. Decreto Único Reglamentario 1084 de 2015.

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

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

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

Decreto 1500 de 2016

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

Artículos 2.6.1.4.1. al 2.6.1.4.4.4. (Decreto Único Reglamentario 780 de 2016).

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

Artículo 5 de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

“Artículo 5. Derecho a la Integridad Personal:

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

(...)"

Resolución 64/255 de 1 de marzo de 2010.

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

Resolución 3752 de 2015,

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

Resolución 39 de 2019,

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

Sentencia C 930 de 2008:

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

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

V. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

Este proyecto de ley no ordena gasto público, si no que 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.

Se evidencia entonces con lo expuesto que, este proyecto de ley cumple con lo estipulado en la Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”.

VI. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, los congresistas que tengan intereses en empresas del sector automotor se deben declarar impedidos.

Sin embargo, es necesario aclarar que, el conflicto de interés es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si lo contenido en el proyecto puede generarle una situación particular que le lleve a presentar un impedimento.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE

TEXTO PRESENTADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Título: “Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”.	Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”.	Se aclara que se trata de vehículos nuevos.
Artículo 1. Objeto. La presente ley busca	Capítulo I Disposiciones Generales	Se ordenan las disposiciones generales en un

<p>establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores que sean comercializados en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.</p>	<p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen</u> y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de <u>siniestros viales</u> 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.</p>	<p>capítulo, con el objetivo de reunir las especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores en un solo capítulo. Se cambia la palabra accidentes por siniestros, por cuanto la OMS y la ONU han señalado que lo correcto es hablar de siniestro viales. Se aclara que se trata de vehículos automotores de cuatro o más ruedas.</p>
<p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>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</p>	<p>Queda igual.</p>	

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

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

Sistema de airbag: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “sistema de airbag” el dispositivo instalado para

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bolsas de aire frontales o airbags frontales: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica</p>		
--	--	--

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Sistema de retención infantil ISOFIX: Conforme con el</p>		
--	--	--

<p>numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “ISOFIX” el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por “Sistema de retención infantil ISOFIX” aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p>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:</p> <p>1. Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar</p>		
--	--	--

<p>automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</p> <p>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.</p>		
---	--	--

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p>		
<p>Artículo 3. Campo de aplicación. La presente ley aplica a los vehículos automotores que se</p>	<p>Artículo 3º. <u>Ámbito de aplicación.</u> <u>Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la</u></p>	<p>Se cambia la palabra campo por ámbito, de acuerdo con las recomendaciones</p>

<p>importen, fabriquen y/o ensamblen para ser comercializados en el país.</p>	<p><u>presente ley, se aplicarán para vehículos automotores de cuatro o más ruedas que 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.</u></p>	<p>relacionadas en el libro “Procedimiento Legislativo Colombiano”, de Jaime Alberto Sepúlveda, publicado por Hanns Sidel Stiftung y DOMOPAZ, 2016.</p> <p>Las medidas contenidas en esta ley se considerarán 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.</p>
<p>Artículo 4. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará, reglamentará e implementará el proceso de retiro paulatino del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. El Gobierno Nacional deberá realizar las acciones y medidas necesarias para dar</p>	<p>Artículo 4º. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, <u>elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual</u> se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>	<p>Se adiciona un texto que indique la responsabilidad del Gobierno Nacional de elaborar una estrategia integral de adaptación progresiva para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p> <p>Se eliminan los parágrafos</p>

cumplimiento a lo consagrado en la presente ley.

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

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

Parágrafo 4. Una vez se tenga el listado e información de los vehículos que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad contemplados en esta ley, se informará

<p>al productor o importador de los mismos para que proceda con su adecuación o de no ser posible ésta, proceda con el retiro definitivo del vehículo del mercado.</p>		
<p>Artículo 5. Cinturones de seguridad. Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>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</p>	<p>Capítulo II Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</p> <p>Artículo 5º. Cinturones de seguridad.</p> <p>Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>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.</p>	<p>Se ordenan las disposiciones generales en un capítulo, con el objetivo de reunir las especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores en un solo capítulo, que incluirá los artículos 5,6,7,8,9 y10.</p>

<p>rompa alguna de las hebillas.</p>		
<p>Artículo 6. Anclajes de cinturones. En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, los anclajes deberán estar proyectados, contruidos y colocados de manera que permitan la instalación de un cinturón de seguridad adecuado. Los anclajes de las plazas de asiento laterales delanteras deberán permitir la instalación de cinturones de seguridad que incluyan un retractor y una polea de reenvío al montante, teniendo presente sobre todo las características de resistencia de los anclajes, a no ser que el fabricante suministre el vehículo equipado con otros tipos de cinturones provistos de retractores.</p>	<p>Eliminado.</p>	<p>No es necesario trabajar anclajes y cinturones separados. Uno subsume al otro.</p>
<p>Artículo 7. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de un sistema electrónico de</p>	<p>Artículo 6º. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es <u>obligatoria la tenencia</u> de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores nuevos de ensamble o fabricación</p>	<p>El artículo 7º. se convierte en el artículo 6º. Se aclara que se trata de vehículos nuevos y por lo tanto la palabra adecuada es tenencia,</p>

<p>estabilidad en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p>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.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p>porque no se puede instar un sistema electrónico a un carro que no lo tiene.</p>
<p>Artículo 8. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). Es de obligatorio cumplimiento la instalación del sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean</p>	<p>Artículo 7º. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). <u>En concordancia con lo establecido en el artículo 28 del al Ley 769 de 2002, los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</u></p>	<p>El artículo 8º se convierte en el 7º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002.</p>

<p>comercializados en Colombia.</p>		
<p>Artículo 9. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>Artículo 8º. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>El artículo 8º se convierte en el 7º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002.</p>
<p>Artículo 10. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p>Artículo 9º. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores de <u>cuatro o más ruedas</u> 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.</p>	<p>El artículo 10º se convierte en el artículo 9º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002. Se aclara que esta medida se aplicará para vehículos automotores de cuatro o más ruedas.</p>
<p>Artículo 11. Sistema de retención infantil ISOFIX. En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean</p>	<p><u>Artículo 10º. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</u> “Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por</p>	<p>El artículo 11º se convierte en el artículo 10º, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002, modificando los incisos 3 y 4 del artículo 82.</p>

<p>comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento el equipamiento de puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguren los anclajes directamente en el bastidor del vehículo. Además, en aquellas plazas de asiento que cuenten con un airbag deberá como mínimo ponerse una etiqueta de advertencia y deberá instalarse un dispositivo de desactivación del airbag.</p>	<p>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.</p> <p>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”.</p>	
<p>Artículo 12. Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 de la presente ley no aplicarán a:</p> <p>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;</p> <p>b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p>Capítulo III Disposiciones Finales</p> <p>Artículo 11º. <u>Excepciones.</u> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a:</p> <p>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;</p> <p>b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p>Se incluyen en este capítulo los artículos 5,6,7,8,9, y 10. El artículo 11 se titula y se convierte en el artículo 10º.</p>
<p>Artículo 13. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales</p>	<p>Artículo 12º. <u>Vigilancia y control.</u> La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de</p>	<p>El artículo 13 pasa a ser el artículo 12º.</p>

<p>(DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, en especial con la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera. Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley, así como de vigilar y supervisar las Campañas de Seguridad en vehículos automotores.</p>	<p>acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan <u>y lo establecido en la Ley 1480 de 2011</u>, 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 <u>y lo establecido en el Decreto 4886 de 2011</u>, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p>	<p>Se titula el artículo y se hacen unos ajustes de redacción.</p> <p>Se solicitará concepto a la SIC para segundo debate.</p> <p>Se suprime la última parte del artículo. Lo resaltado en rojo parece pertinente eliminarlo, ya que se trataría de una facultad de la ANSV.</p> <p>Se elimina la última parte del artículo, en el entendido que esa facultad actualmente la tiene la ANSV, que es la entidad competente para adelantar campañas de seguridad en vehículos automotores.</p>
<p>Artículo 14. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de la presente ley, reglamentará lo relacionado con la seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se comercialicen en el país y los demás aspectos relacionados con el</p>	<p><u>Artículo 13º. Reglamentación Técnica. El Gobierno Nacional, 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.</u></p> <p><u>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la</u></p>	<p>El artículo 14º. pasa a ser el artículo 13º.</p> <p>Se titula el artículo y se ajusta el texto del primer párrafo, ya que las pruebas principalmente de choque deben ser realizadas por laboratorios u organizaciones especializadas para así dotar de veracidad al argumento, además de una regulación que</p>

<p>cumplimiento de lo aquí consagrado.</p> <p>Parágrafo 1: El Ministerio de Transporte, en su página web pondrá al servicio del público una base de datos con los automóviles respecto de los cuales haya recibido reportes y que hayan sido catalogados como inseguros. Dicha base de datos que deberá tener un buscador contendrá como mínimo, la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La identificación del bien en cuestión (modelo). 2. Nombre bajo el cual ha sido comercializado el producto. 3. La identificación de su fabricante o importador, o la marca que lo identifica. 5. La descripción de los riesgos asociados al producto. <p>Parágrafo 2: El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la</p>	<p><u>adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</u></p>	<p>permita realizar estas calificaciones, sin perjuicio de las competencias de las autoridades de protección al consumidor. Se elimina el parágrafo 1, dejando un solo parágrafo en el artículo.</p>
--	---	--

<p>adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>		
<p>Artículo 15. Vigencia. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 14º. Vigencia y derogatorias. Esta ley rige a partir de la fecha de su <u>sanción y publicación en el Diario Oficial</u> y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Vigencia y derogatorias El artículo 15 se convierte en el artículo 14º. Se incluyen unos cambios de técnica legislativa que no alteran el artículo. Sólo precisa su entrada en vigencia y se incluye en el título la palabra “derogatorias”.</p>

VIII. PROPOSICIONES Y CONSTANCIAS EN PRIMER DEBATE

Se relacionan a continuación las proposiciones que fueron acogidas y aquellas proposiciones que fueron dejadas como constancias:

TEXTO PRESENTADO	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PROPOSICIONES Y/O CONSTANCIAS
<p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>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</p>	<p>Queda igual.</p>	<p>CONSTANCIA:</p> <p>El representante Rodrigo Rojas Lara deja una constancia de una proposición que pretendía eliminar la definición que tiene que ver con los Sistemas de Retención Infantil contenido en el art, 2 del proyecto, en el entendido que en la Comisión Sexta Constitucional</p>

<p>de seguridad” el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p>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.</p> <p>Sistema de airbag: Conforme con el numeral 2 del</p>		<p>Permanente, se ha radicado ponencia para segundo debate del proyecto de ley 1604 de 2020 Cámara, acumulado con el proyecto de ley 420 de 2020 Cámara, en el cual se desarrolla detalladamente los sistemas de retención infantil en términos de: obligatoriedad, criterios de edad y estatura, reglamentación del Gobierno Nacional, aspectos técnicos, sanciones e incentivos tributarios. Por lo tanto, la eliminación busca evitar una duplicidad normativa en lo que corresponde a los sistemas de retención infantil.</p>
--	--	---

<p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--

<p>sentido de rotación de las mismas.</p> <p>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.</p> <p>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,</p>		
--	--	--

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

<p>electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 		
--	--	--

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular</p>		
---	--	--

<p>«T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p>		
<p>Artículo 4. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará, reglamentará e implementará el proceso de retiro paulatino del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. El Gobierno Nacional deberá realizar las acciones y medidas necesarias para dar cumplimiento a lo consagrado en la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2. Dentro del proceso de qué trata el presente artículo, el Gobierno Nacional deberá establecer el procedimiento para recoger y retirar de manera paulatina del mercado a aquellos vehículos automotores que no cumplan con las condiciones de seguridad exigidas; así mismo, deberá asumir las acciones y financiamiento a que</p>	<p>Artículo 4º. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, <u>elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</u></p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado</p> <p>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 <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>

<p>haya lugar para su implementación.</p> <p>Parágrafo 3. El Gobierno Nacional deberá tomar las medidas necesarias para garantizar que las unidades de vehículos automotores, que no cumplen con los estándares aquí establecidos, no sean importadas ni comercializadas en el país.</p> <p>Parágrafo 4. Una vez se tenga el listado e información de los vehículos que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad contemplados en esta ley, se informará al productor o importador de los mismos para que proceda con su adecuación o de no ser posible ésta, proceda con el retiro definitivo del vehículo del mercado.</p>		
<p>Artículo 5. Cinturones de seguridad. Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos</p>	<p>Capítulo II Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</p> <p>Artículo 5º. Cinturones de seguridad.</p> <p>Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p>

<p>automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>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.</p>	<p>cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 5º. Cinturones de seguridad.</p> <p>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 <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>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.</p>
---	--	--

<p>Artículo 7. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p>Artículo 6°. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es <u>obligatoria la tenencia</u> de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores <u>nuevos</u> 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.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 6°. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> 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.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro <u>o más</u> ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el</p>
---	--	---

		frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados
Artículo 8. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). Es de obligatorio cumplimiento la instalación del sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.	Artículo 7º. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). <u>En concordancia con lo establecido en el artículo 28 del al Ley 769 de 2002, los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</u>	Proposición avalada: El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado: Artículo 7º. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). En concordancia con lo establecido en el artículo 28 <u>de la</u> Ley 769 de 2002, los vehículos <u>automotores</u> nuevos <u>de cuatro o más ruedas</u> que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.
Artículo 9. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento	Artículo 8º. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2)	Proposición avalada: El representante Milton Angulo

<p>la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 8º. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>
---	--	---

<p>Artículo 10. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p>Artículo 9º. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores de <u>cuatro o más ruedas</u> 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.</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 9º. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores <u>nuevos</u> 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.</p>
<p>Artículo 11. Sistema de retención infantil ISOFIX. En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento el equipamiento de puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguren los anclajes directamente en el</p>	<p><u>Artículo 10º. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</u></p> <p>“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.</p> <p>Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional a través</p>	<p>CONSTANCIA:</p> <p>El representante Rodrigo Rojas Lara deja una constancia que contendía una proposición que pretendía eliminar este artículo del proyecto, en el entendido que en la Comisión Sexta Constitucional Permanente, se ha radicado ponencia para segundo debate del proyecto de ley 1604 de 2020</p>

<p>bastidor del vehículo. Además, en aquellas plazas de asiento que cuenten con un airbag deberá como mínimo ponerse una etiqueta de advertencia y deberá instalarse un dispositivo de desactivación del airbag.</p>	<p>de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial”.</p>	<p>Cámara, acumulado con el proyecto de ley 420 de 2020 Cámara, en el cual se desarrolla detalladamente los sistemas de retención infantil en términos de: obligatoriedad, criterios de edad y estatura, reglamentación del Gobierno Nacional, aspectos técnicos, sanciones e incentivos tributarios. Por lo tanto, la eliminación busca evitar una duplicidad normativa en lo que corresponde a los sistemas de retención infantil.</p>
<p>Artículo 14. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de la presente ley, reglamentará lo relacionado con la seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se comercialicen en el país y los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de lo aquí consagrado.</p> <p>Parágrafo 1: El Ministerio de</p>	<p>Artículo 13°. 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.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 13°. 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</p>

<p>Transporte, en su página web pondrá al servicio del público una base de datos con los automóviles respecto de los cuales haya recibido reportes y que hayan sido catalogados como inseguros. Dicha base de datos que deberá tener un buscador contendrá como mínimo, la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La identificación del bien en cuestión (modelo). 2. Nombre bajo el cual ha sido comercializado el producto. 3. La identificación de su fabricante o importador, o la marca que lo identifica. 5. La descripción de los riesgos asociados al producto. <p>Parágrafo 2: El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las</p>	<p>podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>	<p>técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>
---	--	--

recomendaciones que considere pertinentes.		
--	--	--

IX. MODIFICACIONES PROPUESTAS PARA SEGUNDO DEBATE

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>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.</p>	<p>Capítulo I Disposiciones Generales Artículo 1º. Objeto. La presente ley busca establecer promover 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.</p>	<p>Los avances tecnológicos en materia de seguridad activa y pasiva vehicular requieren un marco normativo que, orientado al resultado de la protección de la vida e integridad de los actores viales, le permita al país avanzar de forma oportuna y diligente en la reglamentación técnica requerida para ascender en materia de seguridad de los vehículos.</p> <p>Por lo anterior, el alcance del proyecto de ley debe favorecer y exigir el desarrollo las acciones necesarias para incorporar requerimientos que han demostrado ser los más eficientes en materia de reducción de mortalidad en las vías</p>
<p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Cinturones de seguridad: Conforme con</p>	<p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Sistema de retención: Sistema formado por un</p>	<p>Incorporar la definición del término “sistema de retención”, teniendo en cuenta que, para los propósitos de los dispositivos de seguridad pasiva, las especificaciones del cinturón de seguridad, si</p>

<p>el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “cinturón de seguridad” el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p>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.</p> <p>Sistema de airbag: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para</p>	<p>asiento y un cinturón fijados adecuadamente al vehículo y que incluye, además, todos los elementos diseñados para disminuir el riesgo de que el usuario se lesione en caso de desaceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario.</p> <p>Silla de seguridad para niños: sistema de retención de niños incorporado a una silla a la que está sujeto el niño.</p> <p>Cinturones de seguridad: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “cinturón de seguridad” el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo</p>	<p>bien son importantes, son insuficientes para limitar movimientos riesgosos de los ocupantes del vehículo ante un eventual siniestro vial.</p> <p>En este sentido, elementos como los anclajes, que hacen parte del sistema de retención, desempeñan un rol determinante para que el cinturón de seguridad funcione de forma adecuada.</p> <p>Se elimina en todo el articulado la referencia expresa a los instrumentos internacionales que tratan los temas de seguridad vial y a los reglamentos que contienen expresamente algunas disposiciones.</p> <p>En el control electrónico de estabilidad se eliminan los numerales 8 y 9.</p>
--	--	---

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bolsas de aire frontales o airbags frontales: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones</p>	<p>dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Sistema antibloqueo de frenada (ABS): Conforme con el numeral 2º del</p>	
---	--	--

<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>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</p>	<p>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas: De conformidad con el</p>	

<p>de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por “Sistema de retención infantil ISOFIX” aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>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.</p> <p>Sistema de retención infantil o “Sistema de retención de niños”: conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de regulación, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla anticolidión, capaz de sujetarse a un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del usuario en caso de colisión o de frenado brusco del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.</p> <p>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</p>	
---	--	--

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</p> <p>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.</p>	<p>estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta</p>	
---	---	--

<p>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.</p>	<p>con respecto al tiempo.</p>	
<p>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.</p>	<p>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</p>	
<p>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 gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de</p>	<p>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.</p>	
	<p>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.</p>	
	<p>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.</p>	

<p>gravedad del vehículo.</p>	<p>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 gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p>	
<p>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.</p>	<p>Artículo 3º. Ámbito de aplicación. La presente ley se aplica a todos los agentes que intervengan en la comercialización de vehículos automotores nuevos, y rige en todo el territorio nacional.</p> <p>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</p>	<p>Se incorpora un inciso para aclarar el ámbito de la aplicación de la ley, es decir, el espacio y los sujetos que quedan obligados bajo las disposiciones contenidas en la misma.</p>

	vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.	
Artículo 4°. 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.	Artículo 4°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan implementará las acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que a partir de las fechas estipuladas no incumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley y posterior reglamentación técnica.	Se ajusta este artículo, dado que a través del Decreto 1074 de 2015 ya se establecen las medidas que pueden ejercer las autoridades de vigilancia y control ante la comercialización de vehículos que incumplan con los requisitos técnicos normativos. Así mismo, es preciso tener en cuenta que los plazos de transición para el cumplimiento de este tipo de requerimientos técnicos son necesarios para minimizar las afectaciones a la industria.
Capítulo II Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos	Capítulo II Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos	Ampliar el alcance del artículo aumenta la protección de los ocupantes de los vehículos automotores. Lo anterior, dado que con la expresión “sistemas de retención” además del cinturón de seguridad, se incorporan otros elementos indispensables para la sujeción segura de los ocupantes ante un choque. Se incluye la prohibición de los cinturones de seguridad hechos a partir de policaprolactona, que se encuentra establecida en los reglamentos de WP29 y FMVSS UN-R-16.
Artículo 5°. Cinturones de seguridad. Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean	Artículo 5°. Cinturones de seguridad. Sistemas de retención. Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad sistemas de retención de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación	

<p>comercializados en Colombia.</p> <p>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.</p>	<p>nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los sistemas de retención 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.</p> <p>Quedan prohibidos los cinturones de seguridad elaborados a partir de policaprolactona en los vehículos nuevos.</p>	
---	--	--

<p>Artículo 6°. 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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 6°. 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, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito del sistema de control electrónico de estabilidad, con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>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.</p>	<p>Las investigaciones en materia de seguridad vehicular han derivado en la incorporación constante de nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva. Los fabricantes y otras organizaciones continuamente incorporan mejoras a dichas tecnologías, actualizando, además de sus nombres, el desempeño de los componentes y sistemas con el fin de aumentar la protección de los ocupantes de los vehículos. Por lo anterior, es importante dejar abierta y explícita la posibilidad de implementar sistemas con desempeños superiores a los actuales.</p>
<p>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). En concordancia con lo establecido en el</p>	<p>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). En concordancia con lo establecido en el</p>	<p>Las investigaciones en materia de seguridad vehicular han derivado en la incorporación constante de</p>

<p>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.</p>	<p>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, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito de los sistemas antibloqueo de frenada.</p>	<p>nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva. Los fabricantes y otras organizaciones continuamente incorporan mejoras a dichas tecnologías, actualizando, además de sus nombres, las propiedades que los componen con el fin de aumentar la protección de los ocupantes de los vehículos. Por lo anterior, es importante dejar abierta y explícita la posibilidad de requerir sistemas con desempeños superiores a los actuales. Así mismo, los frenos ABS en vehículos tipo motocicleta cuentan con evidencia robusta de su efectividad para prevenir siniestros viales de motociclistas, el actor vial que en la actualidad es el más afectado por la siniestralidad vial. Por esta razón, se considera determinante viabilizar la exigencia de frenos ABS para motocicletas, de conformidad con los análisis de impacto realizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el marco de las disposiciones del artículo 13 del presente proyecto de ley.</p>
<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Queda igual.</p>

<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>Artículo 9º. 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.</p>	<p>Artículo 9º. 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.</p>	<p>Queda igual.</p>
<p>Artículo 10º. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</p> <p>“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.</p> <p>Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación</p>	<p>Artículo 10º. Modifíquese el inciso 3 e inclúyase un inciso al artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</p> <p>(...)</p> <p>“Los menores de doce (12) años o de menos de 150 cm de estatura 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</p>	<p>Las recomendaciones internacionales sugieren establecer esta medida para menores de 12 años e incluir otras características de fácil verificación, como es la estatura del menor.</p>

<p>técnica establecida por el Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial”.</p>	<p>seguridad y que permita su fijación al vehículo.</p> <p>Los sistemas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional”. (...)</p>	
<p align="center">Capítulo III</p> <p align="center">Disposiciones Finales</p> <p>Artículo 11º. Excepciones. Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a:</p> <p>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;</p> <p>b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p align="center">Capítulo III</p> <p align="center">Disposiciones Finales</p> <p>Artículo 11º. Excepciones. Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a:</p> <p>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;</p> <p>b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p>Queda igual.</p>
<p>Artículo 12º. Vigilancia y control. La Dirección de Impuestos y Aduanas</p>	<p>Artículo 12º. Vigilancia y control. La Dirección de Impuestos y Aduanas</p>	<p>Se complementa el artículo de acuerdo con las competencias que en</p>

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) y las alcaldías municipales conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto 4886 de 2011 1074 de 2015, serán las entidades competentes para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p>	<p>materia de vigilancia y control le corresponde a las alcaldías municipales.</p>
<p>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.</p>	<p>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 reglamentará los requerimientos técnicos, tipologías vehiculares, procesos y periodos de transición en lo</p>	<p>Aunado a los componentes establecidos en el proyecto de ley, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Organización Mundial de la Salud han evidenciado los retrasos que en materia de seguridad vehicular tiene la región de América Latina y el Caribe. En virtud de lo anterior, han sido enfáticos en recomendarle a los gobiernos la exigencia de componentes de seguridad activa y pasiva tales como:</p>

<p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>	<p>correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10, así como otras tecnologías de seguridad activa y pasiva vehicular que soportadas en análisis técnicos y de impactos se requieran en el país para reducir los fallecimientos y lesiones graves en las vías.</p> <p>Así mismo, la misma entidad se encargará de reglamentar los demás sistemas vehiculares que se identifiquen pertinentes y necesarios para la protección de la vida de conductores, pasajeros y demás actores viales.</p> <p>Se tendrá un plazo máximo de 5 años para ser revisada.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Industria y Comercio o la Superintendencia de Transporte podrán, 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.</p>	<p>protección de ocupantes en caso de impactos laterales, frontales y traseros, protección de ocupantes ante colisiones con postes, protección de peatones, sistemas de retención infantil reforzados, entre otros.</p> <p>Ante la evidencia de la efectividad de las tecnologías de seguridad vehicular que, aunadas a las recomendaciones de expertos, le envían al país un mensaje para exigir estos componentes tal y como lo hacen en otras regiones del mundo, es determinante desarrollar un marco normativo que reduzca las barreras para poder adoptar nuevas tecnologías.</p> <p>Lo cual requiere de análisis técnicos y socioeconómicos que soporten esta adopción. En este sentido, es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, la entidad técnicamente idónea para desarrollar las acciones pertinentes.</p> <p>El plazo de revisión de 5 años se encuentra en el Decreto 1468 de 2020.</p>
---	---	--

<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Queda igual.</p>
---	---	---------------------

X. PROPOSICIÓN FINAL

Por las consideraciones anteriores, solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes, APROBAR, el Informe de ponencia para segundo debate del 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”**, con las modificaciones propuestas y acoger el texto que se adjunta.

Cordialmente,



OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Representante a la Cámara
Departamento Valle del Cauca

OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Coordinador Ponente



MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Ponente

XI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

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 **promover** las especificaciones de seguridad mínimas 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:

Sistema de retención: Sistema formado por un asiento y un cinturón fijados adecuadamente al vehículo y que incluye, además, todos los elementos diseñados para disminuir el riesgo de que el usuario se lesione en caso de desaceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario.

Silla de seguridad para niños: sistema de retención de niños incorporado a una silla a la que está sujeto el niño.

Cinturones de seguridad: Conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que esté 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: 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: 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): 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: 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: 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 o “Sistema de retención de niños”: conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de regulación, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla anticolidión, capaz de sujetarse a un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del usuario en caso de colisión o de frenado brusco del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.

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

Artículo 3º. Ámbito de aplicación. La presente ley se aplica a todos los agentes que intervengan en la comercialización de vehículos automotores nuevos, y rige en todo el territorio nacional.

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, implementará las acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que a partir de las fechas estipuladas incumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley y posterior reglamentación técnica.

Capítulo II

Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos

Artículo 5º. Sistemas de retención. Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de sistemas de retención 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 sistemas de retención 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.

Quedan prohibidos los cinturones de seguridad elaborados a partir de policaprolactona en los vehículos nuevos.

Artículo 6°. 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, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito del sistema de control electrónico de estabilidad, con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.

Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro 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 los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito de los sistemas antibloqueo de frenada.

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 10º. Modifíquese el inciso 3 e inclúyase un inciso al artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:

(...)

“Los menores de doce (12) años o de menos de 150 cm de estatura 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 al vehículo.

Los sistemas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional”.

(...)

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) y las alcaldías municipales conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto 1074 de 2015, serán las entidades competentes para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.

Artículo 13º. Reglamentación Técnica. El Gobierno Nacional, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará los requerimientos técnicos, tipologías vehiculares, procesos y periodos de transición en lo correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10, así

como otras tecnologías de seguridad activa y pasiva vehicular que soportadas en análisis técnicos y de impactos se requieran en el país para reducir los fallecimientos y lesiones graves en las vías.

Así mismo, la misma entidad se encargará de reglamentar los demás sistemas vehiculares que se identifiquen pertinentes y necesarios para la protección de la vida de conductores, pasajeros y demás actores viales.

Se tendrá un plazo máximo de 5 años para ser revisada.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Industria y Comercio o la Superintendencia de Transporte podrán, 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.



OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Representante a la Cámara
Departamento Valle del Cauca

OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Coordinador Ponente



MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Ponente