



Proyecto de ley N° 2016 Cámara

Por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002, se desarrollan sistemas de seguridad vehicular, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto dotar a todas las personas en el territorio nacional del derecho a disponer de bienes y servicios de vehículos automotores en óptima calidad, a elegirlos dentro de un marco de libertad de mercado, como también a una formación e información precisa y no engañosa sobre sus características.

Artículo 2°. Definiciones. Para todos los efectos de la presente ley se entenderá que:

- 2.1. Asiento plegable.** Es un asiento auxiliar destinado al uso ocasional y que normalmente esta plegado.
- 2.2. Avisador acústico de reversa.** Dispositivo acústico que alerta al conductor y a los peatones sobre la puesta en marcha atrás de un vehículo con el objetivo de prevenir un accidente.
- 2.3. Bolsas de aire (AIR BAGS).** Bolsa de aire que se infla en caso de impacto para proteger a los usuarios en caso de siniestro.
- 2.4. Cinturones de seguridad autotensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática, que tienen como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.
- 2.5. Cinturones de seguridad tensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



montante de la carrocería que son regulados de forma automática o manual, que tiene como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

2.6. Chasis compacto. Su estructura metálica está construida por la unión de elementos de chapa de diferentes formas y espesores, en la cual la chapa externa del vehículo soporta algo o toda la carga estructural del vehículo.

2.7. Control electrónico de estabilidad. Es un elemento de seguridad activa del automóvil que actúa frenando individualmente las ruedas en situaciones de riesgo para evitar derrapes, tanto sobrevirajes, como subvirajes. El control de estabilidad centraliza las funciones de los sistemas de asistencia de frenado, servofreno de emergencia, el Reparto electrónico de frenada y de control de tracción.

2.8. Importador. Persona natural o jurídica responsable de la importación de vehículos para utilización propia o para comercializar.

2.9. Plazas. Posiciones de pasajeros en un vehículo.

2.10. Protección para impacto lateral. Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto lateral.

2.11. Protección para impacto frontal. Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto frontal.

2.12. Proveedor. Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolle actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrarlos a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



2.13. Sistema de asistencia en el frenado. Función del sistema de frenado que ante un bloqueo de las ruedas libera presión de frenado en la(s) rueda(s) bloqueadas permitiéndoles rodar evitándose la pérdida de control en el frenado.

2.14. Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS): la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo automotor, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.

2.15. Seguridad activa. Es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un accidente.

2.16. Seguridad pasiva. Son los elementos que reducen al mínimo los daños a la integridad física y a la vida de los ocupantes de un automotor, que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable.

2.17. Sensores de parqueo. Dispositivos que trabajan con tecnología ultrasónica y electromagnética, que brindan maniobrabilidad al momento de estacionar un vehículo. Estos sensores estarán ubicados en el parachoques trasero del automotor y tienen la función de informar al conductor sobre la localización de objetos o personas que puedan ser colisionados.

2.18. Vehículo Base. Todo tipo de vehículo que se utiliza en la fase inicial del proceso de homologación.

Artículo. 3°. Modifíquese la definición de Chasis del artículo 2° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Chasis. Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión, con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga.

Artículo. 4°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



Artículo. 30A. Seguridad Vehicular. Todo vehículo que transite por las vías del territorio nacional, deberá contar con el siguiente equipamiento de seguridad activa y pasiva, como mínimo.

Seguridad activa:

- 30A.1) Sistema de asistencia en el frenado.
- 30A.2) Control electrónico de estabilidad.
- 30A.3) Asientos seguros.
- 30A.4) Tercera luz posterior de freno.
- 30A.5) Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad.
- 30A.6) Avisador acústico de reversa
- 30A.7) Neumáticos seguros
- 30A.8) Suspensión segura
- 30A.9) Dirección segura
- 30A.10) Chasis motorizado
- 30A.11) Carrocería segura
- 30A.12) Parachoques frontal y posterior

Seguridad pasiva:

- 30A.13) Cinturones de seguridad autotensables en cada plaza con anclajes seguros
- 30A.14) Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón
- 30A.15) Todos los asientos de los vehículos automotores deben tener apoyacabezas para protección de latigazo cervical.
- 30A.16) Dos bolsas de aire para protección de impacto frontal (AIR BAGS)
- 30A.17) Sistemas de Protección para impacto frontal y lateral.

Artículo. 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 30B. Evaluación y vigilancia de los elementos de seguridad vehicular. La evaluación de los anteriores elementos de seguridad estarán a cargo de la Agencia

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



Nacional de Seguridad Vial, o quien haga sus veces. La vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y transporte y de la Superintendencia de industria y Comercio.

La demostración de la conformidad con el presente reglamento técnico se debe realizar a cada nuevo vehículo o lote de vehículos que ingrese al mercado colombiano, mediante la presentación de un certificado de conformidad expedido por el Ministerio de Industria y Comercio.

Artículo 6°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 30C. Los anteriores elementos de seguridad obedecerán a la vigente Reglamentación Técnica aprobada por nuestro país en los instrumentos internacionales y por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), Foro Mundial Para la Armonización de la Reglamentación Sobre Vehículos.

Artículo 7°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 30D. Información de condiciones de seguridad. Todo proveedor de vehículos dentro del territorio nacional deberá informar sobre las condiciones de seguridad con que cuenta dicho bien. Todo esto enmarcado en las pruebas de choques nacionales, regionales e internacionales aceptadas en nuestro territorio nacional.

Artículo 8°. Sanciones. Los importadores, fabricantes, ensambladores, carroceros y distribuidores nacionales de vehículos automotores que incumplan con lo establecido en la presente ley, se sujetarán a las sanciones previstas por el Ministerio de Transportes y la Súper Intendencia de Puertos y Transportes quien será la encargada de vigilar su cumplimiento.

Parágrafo. El ministerio de transporte tendrá seis (06) meses a partir de la sanción de la presente ley para reglamentar lo concerniente a sanciones según el riesgo que implique para los usuarios y la gravedad del incumplimiento.

Artículo 9°. Actualización. Con el fin de mantener actualizadas las disposiciones de la presente ley el Ministerio de Transporte, someterá su texto a un proceso de revisión y

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



actualización de los contenidos cada cinco (05) años, con el objeto de incorporar más elementos de seguridad.

Artículo 10°. Excepciones. Las disposiciones previstas en la presente ley, no se aplicaran a:

- 10.1.** 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.
- 10.2.** Pequeños remolques, motocicletas; vehículos para competencia, para pruebas, usos o clases de vehículos no previstas en esta ley; motocarros, moto triciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuatrimotos y/o cuadríciclos.

Artículo 11°. Vigencia. La presente ley rige a partir del primero (01) de enero del año dos mil diecinueve (2019) y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De las y los Honorables Congresistas,

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara

Departamento de Boyacá

Partido Conservador

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene la pretensión de generar condiciones de seguridad al interior de los vehículos automotores que circulan dentro del territorio nacional.

Seguridad vehicular entendida como la gestión del riesgo de futuras lesiones que afecten la integridad física o la vida de las personas que estén utilizando un automóvil.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Para tal fin, el articulado está organizado de la siguiente manera:

ARTÍCULO PRIMERO. Objeto de la presente ley.

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto dotar a todas las personas en el territorio nacional del derecho a disponer de bienes y servicios de vehículos automotores en óptima calidad, a elegirlos dentro de un marco de libertad de mercado, como también a una formación e información precisa y no engañosa sobre sus características.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se presenta un marco conceptual referencial con las definiciones pertinentes al proyecto.

Artículo 2°. Definiciones. Para todos los efectos de la presente ley se entenderá que:

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



2.1 Asiento plegable. Es un asiento auxiliar destinado al uso ocasional y que normalmente esta plegado.

2.2 Avisador acústico de reversa. Dispositivo acústico que alerta al conductor y a los peatones sobre la puesta en marcha atrás de un vehículo con el objetivo de prevenir un accidente.

2.3 Bolsas de aire (AIR BAGS). Bolsa de aire que se infla en caso de impacto para proteger a los usuarios en caso de siniestro.

2.4 Cinturones de seguridad autotensables. Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática, que tienen como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

2.5 Cinturones de seguridad tensables. Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática o manual, que tiene como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

2.6 Chasis compacto. Su estructura metálica está construida por la unión de elementos de chapa de diferentes formas y espesores, en la cual la chapa externa del vehículo soporta algo o toda la carga estructural del vehículo.

2.7 Control electrónico de estabilidad. Es un elemento de seguridad activa del automóvil que actúa frenando individualmente las ruedas en situaciones de riesgo para evitar derrapes, tanto sobrevirajes, como subvirajes. El control de estabilidad centraliza las funciones de los sistemas de asistencia de frenado, servofreno de emergencia, el Reparto electrónico de frenada y de control de tracción.

2.8 Importador. Persona natural o jurídica responsable de la importación de vehículos para utilización propia o para comercializar.

2.9 Plazas. Posiciones de pasajeros en un vehículo.

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

- 2.10** *Protección para impacto lateral.* Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto lateral.
- 2.11** *Protección para impacto frontal.* Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto frontal.
- 2.12** *Proveedor.* Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolle actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrarlos a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.
- 2.13** *Sistema de asistencia en el frenado.* Función del sistema de frenado que ante un bloqueo de las ruedas libera presión de frenado en la(s) rueda(s) bloqueadas permitiéndoles rodar evitándose la pérdida de control en el frenado.
- 2.14** *Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS):* la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo automotor, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.
- 2.15** *Seguridad activa.* Es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un accidente.
- 2.16** *Seguridad pasiva.* Son los elementos que reducen al mínimo los daños a la integridad física y a la vida de los ocupantes de un automotor, que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable.
- 2.17** *Sensores de parqueo.* Dispositivos que trabajan con tecnología ultrasónica y electromagnética, que brindan maniobrabilidad al momento de

estacionar un vehículo. Estos sensores estarán ubicados en el parachoques trasero del automotor y tienen la función de informar al conductor sobre la localización de objetos o personas que puedan ser colisionados.

2.18 Vehículo Base. *Todo tipo de vehículo que se utiliza en la fase inicial del proceso de homologación.*

ARTÍCULO TERCERO. Modifica una definiciones del Código Nacional de Transito, en adelante CNT (Ley 769 de 2002).

Artículo. 3°. *Modifíquese la definición de Chasis del artículo 2° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:*

Chasis. *Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión, con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga.*

ARTÍCULO CUARTO. Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Transito Ley 769 de 2002, **Artículo 30A**, mediante el cual se estipulan condiciones y exigencias en cuanto al equipamiento en seguridad a los vehículos automotores en términos de seguridad activa (12) y pasiva (05).

Artículo. 30A. Seguridad Vehicular. *Todo vehículo que transite por las vías del territorio nacional, deberá contar con el siguiente equipamiento de seguridad activa y pasiva, como mínimo.*

Seguridad activa:

- 30A.1)** *Sistema de asistencia en el frenado.*
- 30A.2)** *Control electrónico de estabilidad.*
- 30A.3)** *Asientos seguros.*
- 30A.4)** *Tercera luz posterior de freno.*

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



- 30A.5)** *Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad.*
- 30A.6)** *Avisador acústico de reversa*
- 30A.7)** *Neumáticos seguros*
- 30A.8)** *Suspensión segura*
- 30A.9)** *Dirección segura*
- 30A.10)** *Chasis motorizado*
- 30A.11)** *Carrocería segura*
- 30A.12)** *Parachoques frontal y posterior*

Seguridad pasiva:

- 30A.13)** *Cinturones de seguridad autotensables en cada plaza con anclajes seguros*
- 30A.14)** *Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón*
- 30A.15)** *Todos los asientos de los vehículos automotores deben tener apoyo cabezas para protección de latigazo cervical.*
- 30A.16)** *Dos bolsas de aire para protección de impacto frontal (AIR BAGS)*
- 30A.17)** *Sistemas de Protección para impacto frontal y lateral.*

ARTÍCULO QUINTO. Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Transito Ley 769 de 2002, **Artículo 30B**, generando la competencia de evaluar el anterior equipamiento de seguridad a los vehículos nuevos a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo. 5°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 30B. Evaluación y vigilancia de los elementos de seguridad vehicular. *La evaluación de los anteriores elementos de seguridad estarán a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, o quien haga sus veces. La vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y transporte y de la Superintendencia de industria y Comercio.*

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



La demostración de la conformidad con el presente reglamento técnico se debe realizar a cada nuevo vehículo o lote de vehículos que ingrese al mercado colombiano, mediante la presentación de un certificado de conformidad expedido por el Ministerio de Industria y Comercio.

ARTÍCULO SEXTO. Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Transito Ley 769 de 2002, **Artículo 30C**, Se pretende armonizar nuestro actual código nacional de tránsito Ley 769 de 2002 con la Reglamentación Técnica de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) sobre seguridad en vehículos.

***Artículo 6°.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:*

***Artículo 30C.** Los anteriores elementos de seguridad obedecerán a la vigente Reglamentación Técnica aprobada por nuestro país en los instrumentos internacionales y por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), Foro Mundial Para la Armonización de la Reglamentación Sobre Vehículos.*

ARTÍCULO SEPTIMO. Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Transito Ley 769 de 2002, **Artículo 30D**, Con este Artículo se pretende coaccionar a los proveedores para que proporcionen una información clara y veras sobre seguridad en los vehículos por ellos comercializados.

***Artículo 7°.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:*

***Artículo 30D. Información de condiciones de seguridad.** Todo proveedor de vehículos dentro del territorio nacional deberá informar sobre las condiciones de seguridad con que cuenta dicho bien. Todo esto enmarcado en las pruebas de choques nacionales, regionales e internacionales aceptadas en nuestro territorio nacional.*

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



ARTÍCULO OCTAVO. Contiene el régimen sancionatorio que genera el incumplimiento de las anteriores disposiciones.

***Artículo 8°. Sanciones.** Los importadores, fabricantes, ensambladores, carroceros y distribuidores nacionales de vehículos automotores que incumplan con lo establecido en la presente ley, se sujetarán a las sanciones previstas por el Ministerio de Transportes y la Súper Intendencia de Puertos y Transportes quien será la encargada de vigilar su cumplimiento.*

***Parágrafo.** El ministerio de transporte tendrá seis (06) meses a partir de la sanción de la presente ley para reglamentar lo concerniente a sanciones según el riesgo que implique para los usuarios y la gravedad del incumplimiento.*

ARTÍCULO NOVENO. Se propone la obligatoriedad de actualizar las disposiciones de este proyecto de ley, una vez sea ley de la republica a cargo del Ministerio de Transporte cada 5 años, con el objetivo de ir incorporando paulatinamente más elementos de seguridad en la búsqueda de la protección de la vida de todos los habitantes de nuestro territorio nacional.

***Artículo 9°. Actualización.** Con el fin de mantener actualizadas las disposiciones de la presente ley el Ministerio de Transporte, someterá su texto a un proceso de revisión y actualización de los contenidos cada cinco (05) años, con el objeto de incorporar más elementos de seguridad.*

ARTÍCULO DECIMO. Excepciones que se deberán tener en cuenta para el caso de los vehículos que se importen de manera temporal para diferentes eventos o que serán comercializados fuera del territorio nacional. Además de que se exceptúan remolques, las motocicletas, los vehículos para competencias, pruebas y todo aquel vehículos que no esté previsto en esta ley, como es el caso motocarros, moto triciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuatrimotor y/o cuadríciclos.

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

Artículo 10°. Excepciones. *Las disposiciones previstas en la presente ley, no se aplicaran a:*

10.3. *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.*

10.4. *Pequeños remolques, motocicletas; vehículos para competencia, para pruebas, usos o clases de vehículos no previstas en esta ley; motocarros, moto triciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuatrimotos y/o cuadriciclos.*

ARTÍCULO UNDÉCIMO. Vigencia de la ley que entrara a regir a partir del primero (01) de enero del año 2018, a título de margen de acción para su implementación.

Artículo 10°. Vigencia. *La presente ley rige a partir del primero (01) de enero del año dos mil diecinueve (2019) y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.*

MARCO LEGAL, JURISPRUDENCIAL Y TEORICO

Frente a este particular se encuentra una gran cantidad de normas que han pretendido regular este flagelo para la seguridad de todos los ciudadanos, algunas ya derogadas o reformadas pero para el estudio es necesario traerlas a colación para entender cuál ha sido el esfuerzo real que se ha promovido desde el congreso de la Republica como preocupación constante de esta rama del Poder público.

Decreto 770 de 1968. (Derogado) Por medio del cual se creó el Instituto Nacional del Transporte, con el propósito de hacer efectiva la intervención del Estado en la fijación de políticas y desarrollo del transporte; en su numeral 4°, Artículo 2o. determinaba que:

Artículo 2°. Son funciones del Instituto Nacional del Transporte:

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

4ª. Determinar, previo estudio, las necesidades del transporte terrestre automotor, fluvial y de cabotaje, y recomendar a la Superintendencia de Comercio Exterior, los volúmenes de importación o producción de equipos y las especificaciones de los mismos, con el objeto de garantizar la oportuna reposición y actualización del parque automotor. Para el cumplimiento de esta función, el Instituto fijará anualmente las necesidades reales y las prioridades para las distintas modalidades del servicio, de acuerdo con los planes de desarrollo económico y social;

Ley 53 de 1989. (Derogado - El Instituto Nacional de Transporte y Tránsito, INTRA fue SUPRIMIDO por el artículo 19 del Decreto 2171 de 1992, que dispuso: "ARTÍCULO 119. SUPRESIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO -INTRA. Suprímase el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA). Dicho establecimiento público del orden nacional, creado mediante Decreto 770 de 1968, en desarrollo de la Ley 15 de 1959, fue modificado por la Ley 53 de 1989) Por el cual se le asignaron funciones al Instituto Nacional del Transporte, se adicionaron las relacionadas al tránsito terrestre automotor en todo el país y se concedieron facultades extraordinarias para reformar el Código Nacional de Tránsito Terrestre. La cual en su artículo 2º, determino:

Artículo 2o. *Asignase al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito, las siguientes funciones:*

- a)** Expedir las normas técnicas sobre tránsito terrestre automotor;
- b)** Adelantar el Inventario Nacional Automotor;
- e)** *Elaborar y suministrar a los organismos de tránsito y transporte la placa única nacional y demás especiales venales.*
- j)** *Llevar el Registro Único Nacional de Accidentes;*
- n)** Reglamentar y controlar la ejecución del revisado técnico-mecánico de los vehículos automotores terrestres;

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

Ley 105 de 1993. *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."*

ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES.

(...)

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

(...)

ARTÍCULO 3o. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica (...)

Ley 336 de 1996. Estatuto General De Transporte

ARTÍCULO 2o. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

(...)

**CAPÍTULO VIII.
DE LA SEGURIDAD**

ARTÍCULO 31. Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y, otras especificaciones técnicas.

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

de acuerdo con lo que se señale en el Reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente

LEY 769 DE 2002 - Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 30. EQUIPOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD. *Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.*

- 1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.*
- 2. Una cruceta.*
- 3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.*
- 4. Un botiquín de primeros auxilios.*
- 5. Un extintor.*
- 6. Dos tacos para bloquear el vehículo.*
- 7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.*
- 8. Llanta de repuesto.*
- 9. Linterna.*

PARÁGRAFO. *Ningún vehículo podrá circular por las vías urbanas, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.*

(...)

ARTÍCULO 77. NORMAS PARA ESTACIONAR. *En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro. Quien haga caso omiso a este artículo será sancionado por*

la autoridad competente con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.

(...)

ARTÍCULO 82. CINTURÓN DE SEGURIDAD. *En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.*

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

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

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

Proyecto de ley Número 074 de 2011 - aprobado en primer debate en la comisión sexta del senado el día 18 de octubre de 2011, el cual fue archivado. El proyecto de ley pretendía se modificar la ley 769 de 2002.

Artículo 1º. El artículo 82 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

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

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros y traseros de los vehículos particulares en todas las vías del territorio nacional, de tal manera que solo podrán viajar tantos pasajeros como cinturones de seguridad posea el vehículo.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio.

Todos los vehículos que presten servicio de transporte intermunicipal público de pasajeros, transporte escolar, especial, turístico y de discapacitados deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos, su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione. Además se faculta al conductor del vehículo a solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo.

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

Parágrafo 1°. *Los cinturones de seguridad que portarán los vehículos que transitan por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, deberán cumplir con las características técnicas, de fijación o anclaje contempladas en las normas técnicas colombianas vigentes para el uso y desempeño de cinturones de seguridad de automotores.*

Parágrafo 2°. *Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.*

Parágrafo 3°. *En el proceso de certificación y revisión técnico-mecánica, realizada en los centros de diagnóstico automotor autorizados, se deberá verificar el cumplimiento y buen funcionamiento de los cinturones de seguridad, de conformidad a lo consagrado en la ley y a lo regulado por el Ministerio de Transporte.*

Artículo 2°. *El artículo 28 de la Ley 769 de 2002 quedará así:*

Artículo 28. *Condiciones tecnomecánicas, de emisiones contaminantes y de operación. Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe*

garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, de cinturones de seguridad, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

Parágrafo 1º. *Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público.*

Parágrafo 2º. *La Superintendencia de Puertos y Transporte, contratará los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control, mediante el cual cualquier persona podrá reportar la comisión de infracciones de tránsito, o la violación al régimen de sanciones por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor. Las llamadas no tendrán costo alguno. Los costos de dicho servicio serán sufragados por las empresas de servicio público de transporte automotor en proporción al número de vehículos vinculados.*

Con dicho propósito, los vehículos de servicio público y oficial, de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico correspondiente al centro de llamadas antes indicado.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte.

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



Las obligaciones previstas en este artículo y la contratación de los servicios del centro de llamadas deberán implementarse en un término no mayor de un (1) año contado a partir de la fecha de promulgación de la presente ley.

Artículo 3°. Vigencia y derogatoria. *La presente ley rige a partir de su promulgación, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.*

PROYECTO DE LEY 211 DE 2011 CÁMARA - INCONSTITUCIONAL

Mediante la cual se reglamentaba la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.

Artículo 1°. Definición. *El servicio de transporte escolar es el traslado a título oneroso o gratuito de menores, niños y/o niñas, desde jardín hasta bachillerato de alumnos que cursan en instituciones educativas o de educación no formal de carácter público o privado.*

Artículo 2°. Vehículos. *El servicio de transporte escolar, se puede prestar mediante vehículos:*

- 1. De servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar.*
- 2. Particulares que presten el servicio escolar.*
- 3. Privados que presten el transporte escolar.*

Artículo 3°. Transporte. *Para el transporte escolar de menores, niños y/o niñas, se debe cumplir con los siguientes requisitos según la edad:*

- 1. Para los menores, niños y/o niñas hasta un (1) año de edad, podrán ser desplazados en los brazos de una persona adulta, siempre y cuando ambos se ubiquen en las sillas traseras del automotor, o en sillas especiales de retención para bebés orientadas en la parte trasera del vehículo.*
- 2. Para los menores, niños y/o niñas entre uno (1) y cinco (5) años de edad, que se desplacen en vehículos particulares o de transporte especial, deberán hacer uso de sillas infantiles de retención, ubicadas en las sillas traseras del automotor, las cuales se fijarán al mismo a través de los cinturones de seguridad de cada silla, o a*

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

través del dispositivo estándar ISOFIX de sujeción. En los vehículos particulares las sillas infantiles de retención se instalarán en las sillas traseras de los mismos.

En los vehículos de transporte especial, corresponderá a los padres o responsables del menor suministrar la silla infantil, y al responsable del vehículo contar con los cinturones que permitan la adecuada sujeción de la misma.

3. Para los menores, niños y/o niñas entre los seis (6) y diez (10) años de edad, que se desplacen en vehículos particulares o en los que presten servicio público de transporte especial, deberán hacer uso de uno cualquiera de los siguientes mecanismos de seguridad:

a) Sillas infantiles de retención, las cuales irán fijadas en las sillas traseras del automotor a través de los cinturones de seguridad de cada silla, o a través del dispositivo estándar ISOFIX de sujeción, o

b) Cinturones de seguridad de dos puntos, o

c) Cinturones de seguridad de tres puntos, utilizando la banda diagonal por debajo de los hombros;

d) Cinturones de seguridad de tres puntos, utilizando un dispositivo elevador de silla.

4. Para los menores, niños y/o niñas entre once (11) y dieciocho (18) años de edad, que se desplacen en vehículos particulares o en los que presten servicio público de transporte especial, deberán hacer uso de cinturones de seguridad de dos (2) o más puntos.

Parágrafo 1°. Lo anterior, es igualmente aplicable en el transporte de menores en vehículos particulares o familiares para el uso diario.

Artículo 6°. Cinturón de seguridad. *Los vehículos que presten servicios de transporte especial de estudiantes, deberán contar con cinturones de seguridad cuyo uso será obligatorio, así:*

1. Las sillas que no cuenten con otras sillas adelante, tendrán cinturones de seguridad de tres (3) puntos.

2. Las sillas restantes podrán llevar cinturones de seguridad de dos (2) puntos.

Artículo 7°. Dispositivo. *Todos los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, los vehículos particulares que presten el servicio escolar y los vehículos que presten el servicio privado de transporte escolar, deberán contar obligatoriamente con dispositivos sonoros al interior y luminosos al exterior del mismo, que indique cuando alguna de las puertas se encuentra abierta, e igualmente para el control de velocidad, los cuales deberán activarse automática y simultáneamente en el momento en que se sobrepase el límite máximo de velocidad autorizado de sesenta (60) kilómetros por hora.*

Parágrafo 1°. *Los dispositivos instalados deberán registrar los tiempos en que se sobrepase los límites de velocidad, así como las velocidades máximas alcanzadas en dichos tiempos. Las Autoridades de Tránsito podrán en cualquier momento verificar la existencia y funcionamiento de estos dispositivos, igualmente en la revisión técnico-mecánica del automotor se deberá revisar. Así mismo, tendrán acceso a la información almacenada en dichos dispositivos y en caso de encontrar lecturas de velocidad superiores a las máximas permitidas, procederán a imponer las sanciones respectivas de que trata la presente resolución.*

Parágrafo 2°. *A partir de la fecha prevista en este artículo los Centros Educativos solo podrán permitir que se preste el servicio de transporte escolar con los vehículos que porten los dispositivos de que trata el presente artículo y que cumplan las demás condiciones de comodidad y seguridad previstos en las demás normas legales.*

Parágrafo 3°. *El elemento sonoro deberá estar ubicado en el habitáculo de los pasajeros, y producir señales acústicas con una intensidad que no supere los límites permitidos.*

Los dispositivos luminosos exteriores deberán portarse, uno en la parte superior delantera del vehículo y el otro en la parte superior trasera del mismo, y emitirán señales de color azul, con intensidad igual a la de la luz media de las farolas exteriores delanteras del automotor.

Los dispositivos deberán tener unas dimensiones mínimas de veinte (20) centímetros de alto y cubrir mínimo el sesenta por ciento (60%) del ancho del vehículo.

Artículo 8°. Comunicación. *Todo vehículo que preste el servicio de transporte escolar, deberá contar con un dispositivo de comunicación con el establecimiento educativo para la que presta el servicio.*

Artículo 9°. Registro de vehículos escolares, de servicio especial y conductores que presten servicios a estudiantes. *Los establecimientos educativos públicos y privados remitirán a las alcaldías de cada municipio, o a la entidad que le corresponda el manejo del transporte, tránsito y movilidad, un listado en medio impreso y magnético de los vehículos y nombres de los conductores que presten sus servicios al establecimiento en virtud del contrato, y los contratados por los padres de familia; el centro educativo, deberá guardar además de lo anterior la matrícula, SOAT y revisión técnico-mecánica de los vehículos, e igualmente el documento de identificación, licencia de conducción y certificado de antecedentes penales de cada uno de los conductores.*

Parágrafo 1°. *Para efectos del registro de los vehículos y conductores que prestan dicho servicio a los establecimientos educativos deberán remitir el respectivo listado el primer día hábil del calendario académico.*

En los eventos en que se presenten cambios en los vehículos prestadores del servicio o en los conductores, el establecimiento deberá actualizar el registro, remitiendo el respectivo listado dentro de los cinco días siguientes a la modificación.

Artículo 10. Acompañantes. *Todo vehículo de servicio público especial que preste el servicio de transporte escolar, deberá contar con un acompañante que cumpla con las siguientes condiciones:*

- 1. Tener más de veintiún (21) años.*
- 2. Tener licencia de conducción vigente.*
- 3. Aprobar un curso de capacitación en conocimientos de primeros auxilios y manejo de menores.*
- 4. Inexistencia de antecedentes penales.*



Parágrafo. *Los acompañantes de transporte escolar en cada vehículo, deberán asegurarse del uso de los cinturones de seguridad y/o de las sillas infantiles y de su sujeción, antes del inicio del recorrido y hasta su finalización.*

Artículo 11. Escolares con movilidad reducida. *Los vehículos de servicio público especial que preste el servicio de transporte escolar, deberán contar con asientos adecuados para el transporte de escolares con movilidad reducida, al ingreso del vehículo. Asimismo, tendrán un lugar para el traslado de sillas de ruedas, muletas u otros accesorios, para que no impida la entrada y el interior del automotor.*

Artículo 12. Estándares. *Se entenderá que los dispositivos como sillas infantiles y elevadores para vehículos deben cumplir con alguno de los estándares internacionales aprobados por la Unión Europea (norma EUR 44/04), o por los adoptados por los Estados Unidos de América (normas FMVSS 208 y 213 NHTSA).*

Artículo 13. Vigencia. *La presente ley rige a partir de su promulgación.*

LEY 1503 DE 2011 - Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Artículo 20. Incentivos al compromiso con la seguridad vial. *Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.*

Ley 1702 De 2013- Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 5o. DEFINICIONES. *Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

ARTÍCULO 9o. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

1. De planificación

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

(...)

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

(...)

2. De regulación

2.1 Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

(...)

2.6 Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

2.7 Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

(...)

3.4 Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

(...)

8. Consultivas

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

8.1 Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.

8.2 Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.

Decreto 1609 De 2002 - *"Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera".* El decreto tiene por objeto establecer los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carretera en vehículos automotores en todo el territorio nacional, con el fin de minimizar los riesgos, garantizar la seguridad y proteger la vida y el medio ambiente, de acuerdo con las definiciones y clasificaciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 *"Transporte de mercancías peligrosas. Clasificación, etiquetado y rotulado"*.

Decreto 2053 de 2003 - en su artículo 2o establece dentro de las funciones del Ministerio de Transporte, entre otras, la de formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia; fijar y adoptar políticas, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura; así mismo, en el Artículo 14 establece dentro de las funciones de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, entre otras, la de planear, dirigir, coordinar, controlar y evaluar la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del transporte, tránsito y seguridad en los modos carretero, marítimo fluvial y férreo; ejecutar los planes, programas y proyectos en materia de tránsito y seguridad de los modos de su competencia; dirigir y coordinar los estudios

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



para la fijación de las políticas, planes y programas sobre seguridad vial en los modos de su competencia.

Decreto 87 de 2011 - Por medio del cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias. Establece la estructura del Ministerio y las funciones del Ministro, implantando como objetivo primordial la formulación de políticas, planes, programas en materia de tránsito y transporte entre otras; de igual manera, corresponde al Ministro establecer los peajes, tarifas y tasas del transporte terrestre, de igual manera mediante resolución se definen los montos y recursos asignados al Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales –PSCN-.

RESOLUCIÓN 1282 DE 2012 - Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

Resolución 2273 De 2014 - Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.

Decreto No.787 De 2015 - Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV y se dictan otras disposiciones

JURISPRUDENCIA

Sentencia C-144/09 - ACTIVIDAD DE CONDUCIR VEHICULOS AUTOMOTORES-Implica riesgos:

(...)

“El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es “legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos” de los ciudadanos”.

(...)

*“El Legislador, al expedir la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre-, **consagró como uno de sus fines, la seguridad de los usuarios, por cuanto la actividad de conducir vehículos automotores ha sido considerada por la jurisprudencia nacional y por la doctrina extranjera como una actividad riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que pone a la comunidad, ante inminente peligro de recibir lesión** y determinó la promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, **habida cuenta del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares** (...), pues, si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados”.*

(...)

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



“La promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, ha sido considerado por esta Corporación como un fin constitucionalmente válido. Al tenor de lo mencionado en la sentencia C-1090 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández), ese fin “se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C.P. art.2º), pues, **<si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos>**”. La Corte, en la sentencia C-355 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra), también consideró que constituye un fin constitucional válido propender por la seguridad vial, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2 Superior”.

(...)

“La regulación del tránsito, en consecuencia, faculta a las autoridades para promover el cumplimiento de las disposiciones que fije el legislador y para decretar las sanciones a quienes infrinjan tales normas, sobre la base de su finalidad de proveer por la seguridad de las personas”.

CONSIDERACIONES DEL PROYECTO PROPUESTO

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.



El presente proyecto de ley explica la relación que tienen las disposiciones anteriormente señaladas con la preocupación por las cifras de accidentes de tránsito que acontecen en las vías del país, demostrando las consecuencias negativas producidas por la falta de regulación en materia de seguridad vehicular al interior de los automotores que transita por el territorio nacional.

La falta de normatividad señalada se expresa de la siguiente manera según un informe del Banco Interamericano del Desarrollo:

“Las normas técnicas para vehículos en vigor, excesivamente tolerantes, permitan que puedan entrar en el mercado colombiano vehículos cuya circulación no está permitida en países más avanzados en materia de seguridad vial. O que los mismos vehículos que se venden en la Unión Europea se pueden adquirir también en Colombia pero sin incorporar algunos elementos de seguridad que en Europa son obligatorios, a pesar de lo cual se venden en Colombia a un precio superior”¹.

Así las cosas, una normatividad más acorde con el contexto regional y global generaría cifras con una tendencia a la baja respecto de resultados fatales en la seguridad y vida de las personas que confían su vida a la ingeniería y seguridad que deben tener los automotores que adquieren dentro del amplio mercado automotriz presente en nuestro país, este es el caso actual de países integrantes de la Unión Europea como Francia y España, donde en los últimos años los accidentes e índices de fatalidad han disminuido acorde a los adelantos técnicos y normativos que la ciencia y la tecnología ha generado. Por tanto, como se indica en la siguiente tabla, la accidentalidad baja en

¹ BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, BID. “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción INFORME I” . CONSULTORES TÉCNICOS: Antoni Riu y Anna Ferrer NOVIEMBRE 2012. VER EN: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37527961> Consultado: 28 de julio de 2015

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

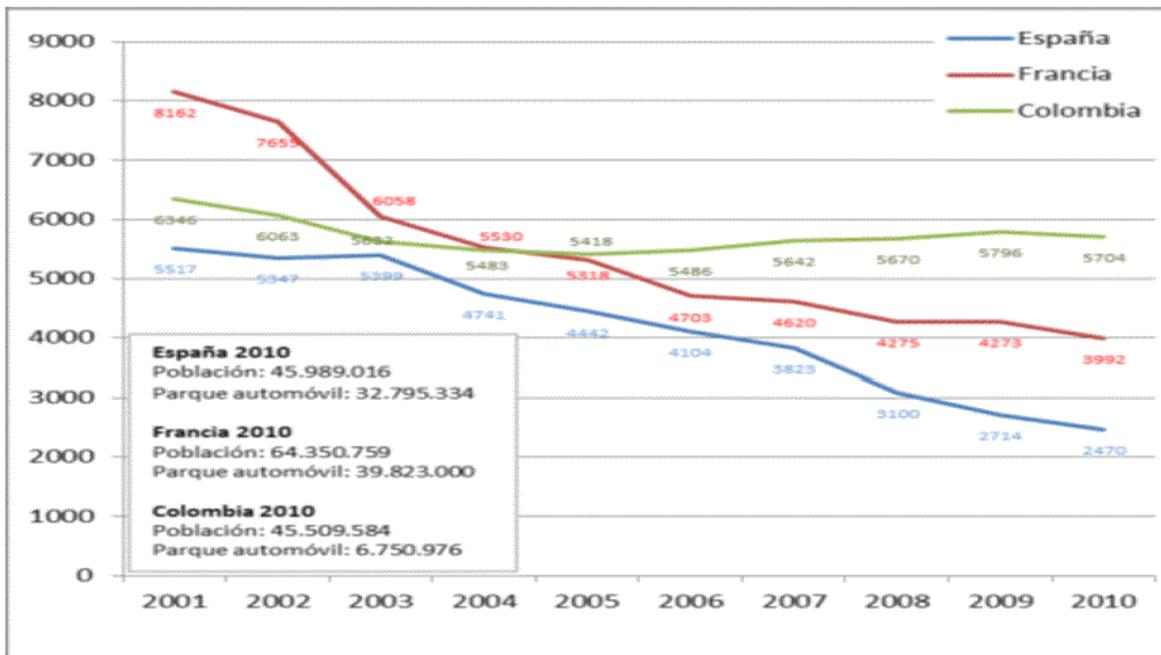
Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

países que exigen estos mínimos de seguridad al interior de los vehículos pero en Colombia se mantiene inalterada.²

Figura 3. Estadística comparada 2001 – 2010: España – Francia – Colombia



Fuente de los datos:

1. Estadística de España y Francia: 5th Road Safety PIN Report, European Transport Safety Council 2010 – Annex 1. June de 2011.

2. Estadística en Colombia: Publicaciones FORENSIS 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forensis. Colombia

Elaboración Fundación Por la Vía por la Vida

² Véase en: BANCO MUNDIAL y FONDO MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL. “Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial, Colombia”. Agosto 2013. VER EN: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf> Consultado: 28 de julio de 2015

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

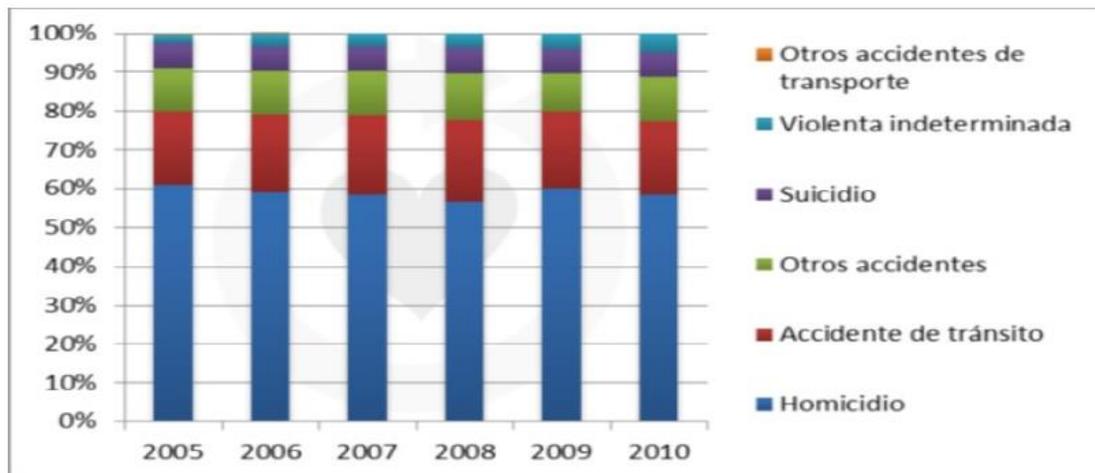
Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.

Así mismo, un dato bastante revelador frente a la falta de seguridad vial en Colombia indica que las muertes en accidentes de tránsito son la segunda causa de muertes violentas en Colombia³. Por tanto, toda acción que mitigue estas cifras de manera positiva e indique una protección efectiva a la vida humana, debe ser tomada como prioritaria por el Estado colombiano.

Evolución 2005 - 2010 de las muertes violentas en Colombia según manera



Fuente: Fundación Por la Via por la Vida con base en los datos del INMLCF

En Colombia ocurren en promedio 90 accidentes diarios desde el año 2011, 16 de ellos son fatales.

³ Ibíd.



Por lo anterior todo esto indica la necesidad de mirar hacia experiencias de otros países (no solamente dentro de la región) y tomar acciones decididas que en países de la Unión Europea, ejemplo paradigmático, o los recientes adelantos en países de la región como Ecuador, conduzcan a una preservación de la vida humana y la integridad física de las personas⁴.

Ahora bien, además de la utilización de normatividad internacional se deben tener en cuenta iniciativas como el **LATINNCAP**, organización impulsada por la **Federación Internacional del Automóvil (FIA)**, la **Fundación FIA**, el **Global New Car Assessment Programme (GNCAP)**, la **Fundación Gonzalo Rodríguez**, el **Banco Interamericano de Desarrollo** e **International Consumer Research & Testing (ICRT)** y cuyos objetivos son:

⁴ Ver la Resolución No. 14 453 de la Subsecretaria de Calidad, Gobierno Nacional de la Republica de Ecuador



- Brindar a los consumidores de Latino América – LAC - evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos;
- Alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región LAC;
- Alentar a los gobiernos de LAC a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros⁵.

Los insumos generados por esta organización son el resultado de chocar los vehículos que transitan por Latino América, averiguando cuál es la resistencia del mismo al siniestro y también cuál es la seguridad que les brinda a los ocupantes para proteger su vida e integridad. Tomar estos resultados ayuda a tener una información detallada de la dirección que deben tener las medidas conducentes a contar con vehículos más seguros para sus ocupantes en particular, y para la seguridad vial en general.

Por todo lo anterior, a la falta de legislación y regulación se le suma una deficitaria atención de otros actores como los proveedores de vehículos o los consumidores del mercado automotor. Esto se ve reflejado en una falta de cultura en asuntos de seguridad vial, que obviamente produce un desconocimiento generalizado a la hora de comprar un vehículo, la seguridad no entra dentro de las variables del comprador. Por tanto, medidas que busquen una ciudadanía mejor informada producirá indicadores de accidentalidad que tenderán a la baja.

En este sentido, se aplauden iniciativas en materia de educación en seguridad vial como la Ley 1503 de 2011, que en el artículo veinte (20) busca promover incentivos a entidades que respeten la seguridad vial, más sin embargo, todo esto se debe complementar con una política educativa que informe de las ventajas y desventajas de contar con vehículos seguros.

⁵ Óp. Cit.



La presente Ley toma las anteriores consideraciones, en las que se demuestra la necesidad de establecer un marco normativo que propicie las condiciones de seguridad vehicular conforme a los avances tecnológicos que el sector ha tenido en los últimos años, complementando disposiciones en materia informativa y educativa, generando hábitos de conducta que afectan positivamente la conciencia de consumo, seguridad y las cifras de accidentalidad.

Agradeciendo el estudio y debate que esta propuesta tenga al interior del Honorable Congreso de la Republica.

De las y los Honorables Congresistas,

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara

Departamento de Boyacá

Partido Conservador

HUMPHREY ROA SARMIENTO

Representante a la Cámara por Boyacá

Cra. 7 No. 8-68 Ed. Nuevo del Congreso - Oficina 303B-304B

Teléfono: 3823327 Telefax: 3823326

Bogotá D. C.