



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1679

Bogotá, D. C., martes, 8 de octubre de 2024

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2024 SENADO

por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2024, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco).

Bogotá DC, 7 de octubre de 2024

Honorable Senador

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS

Presidente de la Comisión Sexta Constitucional

Senado de la República

Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 057 de 2024 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2024, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)".

Respetado señor presidente:

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República y de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 057 de 2024 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2024, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)".

Atentamente,


JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley No. 057 de 2022 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)" fue presentado por los Honorables Senadores Norma Hurtado Sánchez, Julio Alberto Elías Vidal, Julio Elías Chagüi Flórez, y los Honorables Representantes Teresa Enríquez Rosero, José Eliécer Salazar López, Hernando Guida Ponce, Diego Fernando Caicedo Navas, Wilmer Carrillo, el pasado 31 de Julio de 2024 y publicado en la gaceta [1316//2024](#).

Con posterioridad el proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, bajo el radicado PL 057 DE 2024 Senado, el cual me fue asignado como único ponente, el pasado 4 de octubre de 2024 por la mesa directiva.

II. OBJETO

La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional con el fin de salvaguardar la vida e integridad física de los niños y niñas.

III. ANTECEDENTES

Durante la legislatura 2020-2021 se presentaron dos proyectos de ley relacionados, a saber, el Proyecto de Ley No. 164 de 2020 Cámara y el Proyecto de Ley No. 420 de 2020 Cámara, los cuales fueron acumulados, por decisión de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

La iniciativa fue aprobada el día 24 de marzo de 2021 en primer debate, cuya ponencia fue publicada en la Gaceta 1193 de 2020.

En la Gaceta 345 de 2021 fue publicada la ponencia para el segundo debate de la iniciativa.

Sin embargo, al no surtir los tiempos requeridos por la ley 5 de 1992 el proyecto de ley se archivó por tránsito de legislatura.

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Es obligación de la familia, la sociedad y el Estado el de garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de los derechos de niños y niñas, incluyendo la vida e integridad física, incluso cuando los menores se transportan en vehículos automotores. Es importante mencionar que según la OMS un promedio de 180.000 menores muere en accidentes de tráfico al año¹ en el mundo. En Colombia durante el último año, según las cifras de la Agencia Nacional de Seguridad vial se reportaron 175 muertes de niños y niñas menores de 15 años².

Por lo anterior, a nivel mundial se han implementado medidas de protección para evitar la muerte y lesiones de los menores, incluyendo el uso adecuado de los asientos de seguridad para el automóvil la cual ayuda a mantener a salvo a los niños³, puesto que aquellos los protegen de un choque, si se usan correctamente⁴.

Si bien, el uso del asiento de seguridad para el automóvil tiene importantes efectos preventivos sobre las lesiones intracraneales, se necesitan mayores esfuerzos de salud pública para aumentar el uso de sistemas de retención para bebés y niños pequeños, apuntando con ello a reducir la carga de Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR, por sus siglas en inglés)⁵.

Los Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR) son una de las principales causas de muerte entre bebés y niños en países desarrollados y en desarrollo. Los niños tienen más probabilidades de lesionarse por las ITR que los adultos y son más susceptibles a la lesión intracraneal, que es una de las lesiones fatales más comunes. La mayoría de los pacientes que sobreviven después de una

1 <https://news.un.org/es/story/2015/05/1329391>
 2 <https://arsv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/3%RD/indicadores/fallecidos-y-lesionados-2021-2022>
 3 (Ghadah, y otros, 2019)
 4 (U.S. National Highway Traffic Safety Admi., 1998)
 5 (Gwan Jn, y otros, 2018)

lesión intracraneal permanecen con problemas cognitivos o tienen una discapacidad funcional posterior a la lesión, lo que resulta en altos costos médicos y sociales durante sus vidas restantes. Se han implementado varias estrategias en muchas comunidades para prevenir las ITR en bebés y niños y para reducir la mortalidad por las ITR, incluidas las campañas públicas y la educación para el uso seguro de las carreteras, la designación de zonas escolares y la legislación⁶.

Estudios varios han informado que el uso del asiento de seguridad para el automóvil reduce las tasas de lesiones fatales en un 17% entre los niños, incluso a los 7 u 8 años de edad. El desarrollo de la legislación de uso obligatorio, el monitoreo del cumplimiento y la garantía de los recursos legales son necesarios para aumentar el uso del asiento de seguridad para los ocupantes de vehículos de bebés y niños⁷.

1. ANTECEDENTES COLOMBIA.

Colombia ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para los niños niñas y adolescentes, toda vez que el artículo 82 de la Ley 769 de 2002 establece que *"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"*⁸. Medidas que resultan insuficientes, puesto que los datos aportados por Red Papaz dan cuenta que:

"En Colombia, las heridas por accidentes de transporte son la cuarta causa de muerte para niñas y niños entre 5 y 14 años y la novena causa de muerte para menores de cinco años (IHME, datos 2019). Colombia ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes en el contexto regional; sin embargo, nuestro país tiene la tasa más alta de las Américas en el indicador de años perdidos por discapacidad (YLD) y una de las más altas del mundo para menores de 5 años: 7.48 años perdidos por discapacidad (YLD) por 100,000 (IHME, datos 2019). En todos los

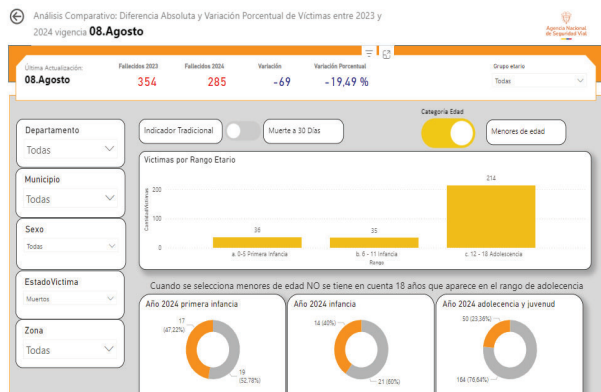
6 (Gwan Jn, y otros, 2018)
 7 (Gwan Jn, y otros, 2018)
 8 Artículo 82 de la Ley 769 de 2002

indicadores, Colombia se encuentra muy lejos de los países de mejor desempeño⁹.

Pero también, que año a año la pérdida de vida de niños, niñas y adolescentes en siniestros viales es significativa y que se deben tomar medidas al respecto, ya que la precitada organización menciona que:

"En Colombia, para el primer semestre del año 2023 han fallecido 267 menores de edad, de los cuales 67 (25,1%) eran menores de 12 años."

En el observatorio de estadísticas, emitido por la Agencia de Seguridad Vial, muestran un análisis dinámico de víctimas fatales y lesionados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) de Colombia, a través del tablero power BI, así:



9 Hidalgo, D., Campo J., Chalela N., Maldonado L.C. y Vélez, A. (2022). Seguridad Vial Infantil en Colombia y Sistemas de Retención Infantil SRI Una agenda central en el desarrollo de un Sistema Seguro- Documento Línea Base

Para el año 2023 tenemos las siguientes cifras, respecto al factor matriz de colisión:

Usuario/Vía	Motocicleta No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin info.	Transporte de carga	Transporte pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	11	4	22	1	20	58		
Peatón	11	4	22	1	20	58		
Usuario de bicicleta	6	2	4	1	12	1	6	32
Ciclista	6	2	4	1	10	1	6	29
Pasajero/Acompañante	1				2			3
Usuario de moto	33	24	55	3	8	41	13	206
Conductor moto	20	11	24	3	5	25	6	123
Pasajero/Acompañante moto	13	13	21		3	16	7	83
Usuario de otros	1							2
Acompañante otros	1							2
Usuario de V Individual	12	9	1	9	1	1	33	
Conductor V.I							1	1
Pasajero/Acompañante V.I	12	9	1	9			1	32
Usuario T.Carga	8	1						12
Pasajero/Acompañante	8	1			1			12
Total	51	52	69	3	14	90	16	59

Mientras que para lo que va del año 2024 con corte en el mes de agosto, tenemos las siguientes cifras:

Usuario/Vía	Motocicleta No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin info.	Transporte de carga	Transporte pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	9	1	11	1	14	36		
Peatón	9	1	11	1	14	36		
Usuario de bicicleta	3	3	5	1	6	1	3	21
Ciclista	3	3	4		5	1	3	19
Pasajero/Acompañante	1				1			2
Usuario de moto	34	30	32	6	9	37	8	178
Conductor moto	21	15	26	4	6	18	3	104
Pasajero/Acompañante moto	13	15	12	2	3	19	5	74
Usuario de otros	1	1						3
Acompañante otros	1	1						3
Usuario de V Individual	14	6		8	1	2	31	
Conductor V.I							2	4
Pasajero/Acompañante V.I	14	6		8	1	2	27	
Usuario T.Carga	3	1						4
Pasajero/Acompañante	3	1						4
Total	47	57	49	6	11	62	12	41

Por ciudades la cifra de muertes es así:

Departamento	Año 2023	Año 2024	Variación	V%
Socra	5	12	7	140.00%
Cesar	17	32	15	294.1%
Hulla	13	16	3	23.08%
Choco	5	9	4	200.00%
Mesa	11	13	2	18.18%
Archipiélago San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1	1	0	0.00%
Boyacá	13	14	1	7.69%
Cibolita	3	4	1	33.33%
Cauca	16	17	1	6.25%
Departamento Sin Asignar	1	1	0	0.00%
Amazonas	1	1	0	0.00%
Casareño	8	8	0	0.00%
Guaviare	1	1	0	0.00%
Quindío	2	2	0	0.00%
Araucario	6	5	-1	-16.67%
Ruturungo	5	4	-1	-20.00%
Nome Saramand	14	12	-2	-14.29%
Vipitza	2	2	0	100.00%
Caldas	10	7	-3	-30.00%
Magdalena	19	10	-9	-23.08%
Itapico	13	10	-3	-23.08%
Bolívar	9	5	-4	-44.44%
Atacica	6	1	-5	-83.33%
Risaralda	7	2	-5	-71.43%
Tolima	16	11	-5	-31.25%
Bogotá DC	11	4	-7	-63.64%
Cundinamarca	11	4	-7	-63.64%
Valle Del Cauca	31	24	-7	-22.58%
Antioquia	50	42	-8	-16.00%
La Guajira	10	2	-8	-80.00%
Total	354	285	-69	-19.49%

Por otra parte, el observatorio de estadísticas respecto a los menores de edad lesionados en accidente de tránsito, tiene que durante el año 2023 se reportaron las siguientes cifras:

Rango de edad	mujeres	Hombres	Total
0-5	166	223	389
6 - 11	863	388	751
12 - 18	611	903	1.514

Mientras que para el año 2024, reportaron las siguientes cifras de menores de edad lesionados:

Rango de edad	mujeres	Hombres	Total
0-5			214
6 - 11			393
12 - 18			879

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/analisis-dinamico-de-victimas-fatales-y-lesionados-en-ninos-ninas-y>

En los Estados Unidos, 673 niños resultan gravemente heridos y 6 de ellos tienen resultados fatales debido a accidentes automovilísticos diariamente¹². Asimismo, en varios estados de EE.UU. se han establecido recomendaciones para que los bebés y niños menores de 8 años deban usar un asiento de seguridad para automóvil. En específico, a partir de marzo de 2010, 47 estados y el Distrito de Columbia tienen leyes que requieren sistemas de retención infantil adecuados, como asientos elevados para niños que ya no caben adecuadamente en asientos de seguridad orientados hacia adelante. Estas regulaciones varían según la edad, la altura y el peso en todos los estados. En Nueva York, por ejemplo, la Ley de Seguridad Infantil Mejorada (UCRL, por sus siglas en inglés) entró en vigencia el 27 de marzo de 2005 y requiere el uso de asientos elevados u otros sistemas de retención infantil adecuados para niños de 4, 5 o 6 años de edad¹³.

A nivel nacional (EE.UU.), el uso del asiento para el automóvil ha aumentado. La inspección visual en 2011 encontró que el 91% de los niños menores de ocho años usaban un sistema de seguridad; un aumento estadísticamente significativo a partir de 2010. Sin embargo, en el sur de ese país, el uso de sistemas de retención infantil estaba muy por debajo de otras regiones de los Estados Unidos, siendo Texas la región que tuvo la mayor cantidad de muertes infantiles en el país debido a la conducción sin restricciones¹⁴.

La implementación desde el año 2005 de la Ley Mejorada de Retención Infantil (UCRL) en el estado de Nueva York, ha originado que los niños de 4 a 6 años experimenten una reducción del 18% en la tasa de lesiones de tráfico después de la implementación de esa ley. La situación de los accidentes automovilísticos en el estado de Nueva York eran la principal causa de muerte para el grupo de edad entre los 4 a 6 años. Se estima que en 2008 se salvaron 244 vidas de niños menores de 4 años mediante el uso del sistema de retención infantil¹⁵.

Un estudio del Hospital de niños de Filadelfia del año 2003, que comparó los asientos elevados y los cinturones de seguridad solo para niños entre 4 y 7 años de edad,

¹² (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

¹³ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

¹⁴ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

¹⁵ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

2. ANTECEDENTES A NIVEL MUNDIAL

• URUGUAY

En Uruguay se encuentra reglamentado por el Decreto 81 de 2014 que¹⁰:

"Los niños de 0 a 12 años de edad estarán obligados a viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca.

Las mismas obligaciones del inciso anterior regirán para los adolescentes hasta los 18 años de edad que midan menos de 1,50 metros de estatura".

Por lo anterior, el país tiene una reglamentación según las diferentes categorías de sistemas de retención infantil adecuado para cada edad las cuales se distribuyen según la ilustración 3¹¹.

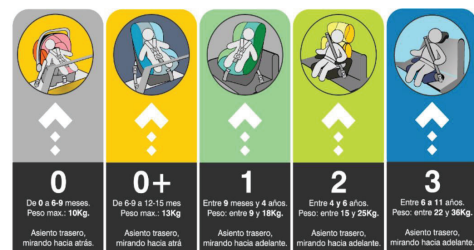


Ilustración 3: Sistemas de retención infantil según la reglamentación expedida en Chile.

• ESTADOS UNIDOS

¹⁰ <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/19061-2013>

¹¹ <https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/movilidad/sinistralidad-y-tesividad/sistema-de-retencion-infantil>

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

En ese sentido, se realizan brigadas de capacitación y verificación del uso correcto de las medidas de protección en mención, tales como las referidas por el Children's Medical Center de Dallas, un Centro de Trauma Pediátrico de Nivel 1, el quinto hospital pediátrico más grande y la segunda sala de emergencias pediátricas más concurrida de Estados Unidos, donde se ha brindado educación sobre seguridad automotriz a la comunidad desde 2004, atendiendo a 600-800 familias anualmente y realizando de 6 a 7 eventos comunitarios por año¹⁶.

• ASIA

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

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

El caso de Corea, para el año 2016, donde nacieron aproximadamente 400,000 niños y la tasa de natalidad fue de 1.17 neonatos (la población es de aproximadamente 50 millones), el uso de un asiento para el automóvil por parte de todos los bebés y niños menores de 6 años mientras viajan en un vehículo está ordenado por la Ley de Tráfico de Carreteras y, cualquier persona que viole la ley, puede ser multado. El mercado nacional de artículos para bebés, incluidos los asientos de seguridad para automóviles, se ha expandido constantemente, creiendo a 2 mil millones de dólares en 2015¹⁷.

¹⁶ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

¹⁷ (Gwan Jin, y otros, 2018)

Para este último país, se tiene registro de que la ubicación anatómica más común de la lesión por accidentes viales fue la cabeza y la cara (51.2% para el grupo con asientos de seguridad versus 64.6% para el grupo sin asiento de seguridad). En términos de resultados clínicos, el 1.9% de los pacientes elegibles tenían lesiones intracraneales, y el 1.4% fueron ingresados en la UCI. La tasa de mortalidad fue del 0,5%. El grupo sin asiento de seguridad tuvo una mayor proporción de lesiones intracraneales (2,2% vs. 0,8%). Las anteriores cifras se obtienen con base a una muestra de 5,545 niños afectados por accidentes viales en Corea. Ver Ilustración 4

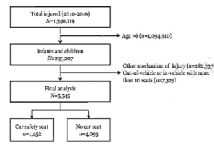


Ilustración 4. Análisis de la efectividad de asientos de niños para automóvil en Corea. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

La Ilustración 4 muestra las tendencias del uso del asiento de seguridad en la población catalogada en edad infantil. La tasa de utilización aumentó del 12,5% en 2010 al 33,9% en 2016¹⁸. Ver Ilustración 5.

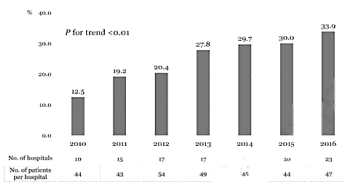


Ilustración 5. Uso del asiento de seguridad para automóviles. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

La base de datos de vigilancia de lesiones a nivel nacional en Corea, ilustró que el uso de un asiento de seguridad para el automóvil tenía efectos protectores significativos sobre las lesiones intracraneales y el ingreso en la UCI para bebés y niños pequeños con Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR).

18 (Gwan Jin, y otros, 2018)

Finalmente, se concluye que el uso adecuado de un asiento de seguridad para automóvil es una intervención fuerte para prevenir lesiones intracraneales después de los mismos¹⁹.

• BRASIL

La legislación de Brasil prevé que los niños con una edad inferior a 10 años deben viajar en los asientos traseros y que los niños de **7 años deben usar dispositivos de retención adecuados**; los niños a partir de esa edad, el cinturón de seguridad, como el resto de los ocupantes. Según el Artículo 168 del Código de Tránsito es infracción muy grave transportar niños en un vehículo sin cumplir las normas expresadas en el mismo, con pena de multa o retención del vehículo como medida administrativa hasta que se aclare la infracción o irregularidad²⁰.

Estudios muestran que las tasas de mortalidad en niños por accidentes de tránsito fueron de 5,68, 7,32 y 6,78 (por cada 1.000.000 de infantes) para los períodos 1997-1999, 2000-2002 y 2003-2005, a lo largo de todo el país, respectivamente. Por otro lado, los niños menores de 1 año tenían una tasa de mortalidad de 10,18 (por cada 1.000.000 de infantes), que resultó ser una razón más alta respecto a los otros grupos de edad. Asimismo, para el período analizado, las tasas más altas de mortalidad se observaron en las regiones del Medio Oeste y Sur de Brasil, con razones de 13,88 y 11,47 (por cada 1.000,000), respectivamente²¹.

En Brasil, en el período 1997 - 2005, hubo 2.009 muertes en niños menores de 10 años causadas heridas en accidentes automovilísticos (MVC). La tasa de mortalidad general se estimó en 6,60 por 1.000.000 de niños. Lo anterior muestra un aumento de 20% durante el período de 9 años (1997-2005), con un incremento significativo del 30% desde el primero (1997-1999) hasta el segundo período (2000-2002) en todo el país. La tasa de mortalidad disminuyó ligeramente del segundo (2000-2002) al

19 (Gwan Jin, y otros, 2018)

20 <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/sistemas-retencion-infantil/sillas-mas-seguras/normativa-legislacion-paises-sillas-coches/>

21 (Lofredo, Aruda, & de Castro, 202)

tercer período (2003-2005), permaneciendo relativamente estable en aquel tiempo²².

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

• EUROPA

Como resultado de un programa de intervención en Suecia, se encontró una disminución en las tasas de mortalidad en el período 1970-1996 después de la promoción del uso de Sistemas de Retención Infantil (CRS) en el asiento delantero y trasero de los vehículos²³. También se encontraron una reducción significativa en el riesgo de lesiones en los niños después de las intervenciones del programa comunitario para aumentar el uso de CRS²⁴. Por otro lado, se evaluó las lesiones en niños franceses causadas por accidentes de tránsito en una región metropolitana para el año 2006, destacando que la descripción epidemiológica de las causas de muertes es necesaria para prevenir esas lesiones²⁵.

En el caso de Reino Unido, no se registraron casos de bebés previamente sanos que murieran inesperadamente en un asiento para el automóvil cuando se usaba de manera apropiada durante un accidente de tránsito²⁶. En las últimas dos décadas, se ha convertido en una práctica cada vez más común el uso de asientos de

22 (Lofredo, Aruda, & de Castro, 202)

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

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

25 (Theot, 2008)

26 (Bambler, Pryce, Ashworth, & Sebire, 2014)

seguridad para niños cuando se transportan bebés en los automóviles de ese país. Es así como, desde el año 2006, se constituye el requisito legal en el Reino Unido de que los bebés deben ser transportados en un asiento de seguridad adecuado para su tamaño y peso dentro de los automóviles²⁷. El uso apropiado del asiento para el automóvil reduce el riesgo de muerte y lesiones graves en un 70% entre los bebés británicos²⁸.

COLOMBIA

COMPARATIVO DE PAISES IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL				
PAIS	EDAD	ESTATURA	PESO	REGLAMENTACIÓN
ARGENTINA	10 años	N.A.	N.A.	Ley 24.489 de Tránsito
BRASIL	7 años	N.A.	N.A.	Código de Tránsito Brasileiro
CHILE	9 AÑOS	135 CM	33 KG	Decreto número 176 de 24 de noviembre de 2006
COSTA RICA	12 AÑOS	1,45 CM	N.A.	Ley de Tránsito
URUGUAY	12 AÑOS	150 CM	N.A.	Decreto 81 de 2014
MASSACHUSETTS E.E.U.U.	8 AÑOS	145 CM	N.A.	Section 7A, Child passenger restraint fine violation as evidence in civil action
FLORIDA OHAIO	8 AÑOS	150 CM	N.A.	http://codes.ohio.gov/orc/4511.81
ALEMANIA	12 AÑOS	150 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/blog/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
AUSTRIA	14 AÑOS	150 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/blog/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
FRANCIA	10 AÑOS	N.A.	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/blog/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
ITALIA	12 AÑOS	150 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/blog/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
REINO UNIDO	12 AÑOS	135 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/blog/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/

Ilustración 6. Elaboración propia con datos recolectados UTL Julio Alberto Elias Vidal.

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

28 (Snowdon, Hussein, & Ahmed, 2008)

V. SISTEMAS DE RETENCIÓN DE MENORES.
1. TIPOS DE SILLAS DE SEGURIDAD PARA NIÑOS.

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

1.1. Sillas para neonatos

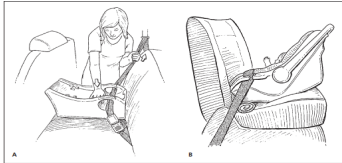


Ilustración 6. Silla para neonatos. Silla con base (A) y silla sin base (B). Fuente: (Biagioli, 2005).

Estas sillas están hechas para bebés, quienes preferiblemente deben viajar mirando hacia atrás el mayor tiempo posible. Usar la silla de la forma señalada minimiza el riesgo de lesiones en la cabeza y el cuello en caso de un choque. Por el contrario, en un choque frontal, la parte posterior del asiento de seguridad apoya la cabeza y el cuello del niño. Si un bebé mira hacia adelante, el arnés restringe el cuerpo, pero la cabeza y el cuello permanecen sin restricciones y se mueven rápidamente en flexión rápida, lo que puede causar lesiones²⁹.

Se recomienda que los niños viajen hacia atrás, al menos hasta que tengan un año de edad y pesen 20 lb (9 kg). Los niños que pesan más de 20 lb, pero son menores

²⁹ (Biagioli, 2005)

de un año, necesitan un asiento de seguridad especial que se acomode mirando hacia atrás. Para una protección óptima, los bebés deben continuar en la posición determinada hasta alcanzar el límite de peso y altura del asiento³⁰.

1.2. Sillas 20-40-80 o convertibles

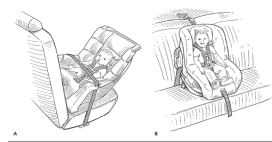


Ilustración 7. Sillas 20-40-80. Mirando hacia atrás (A) y mirando hacia adelante (B). Fuente: (Biagioli, 2005)

Hay tres pesos en los cuales los niños probablemente necesiten pasar de un asiento de seguridad a otro: 20 lb (9 kg), 40 lb (18 kg) y 80 lb (36 kg). Para los más pequeños, la mayoría de los asientos para bebés tienen un límite de tamaño de 20 lb o 26 pulgadas (66 cm). Para las edades más grandes, la mayoría de los asientos orientados hacia adelante y los asientos convertibles tienen límites de 40 lb o 40 pulgadas (102 cm)³¹.

Por lo anterior, los límites de altura son tan importantes como los límites de peso al determinar si un asiento de seguridad para niños es apropiado. Por ejemplo, los niños altos y delgados generalmente exceden el límite de altura antes del límite de peso. Por lo tanto, la clave de memoria 20-40-80 solo recuerda los tiempos de transición habituales para cuando un niño pueda necesitar un asiento nuevo³².

1.3. Sillas elevadoras

Una vez que el niño es lo suficientemente grande como para que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente, un sistema de cinturón con cinturón de hombro y regazo es ideal. Los cinturones de regazo por sí solos son mejores que la ausencia

³⁰ (Biagioli, 2005)

³¹ (Biagioli, 2005)

³² (Biagioli, 2005)

de restricción, pero como no ofrecen protección para la parte superior del cuerpo, son inferiores a los que tienen un cinturón de hombro y regazo.

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

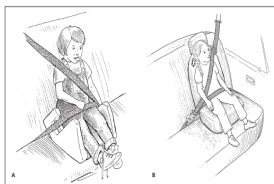


Ilustración 5. Sillas elevadoras. Asiento elevador sin respaldo (A) y asiento elevador con respaldo alto. Fuente: (Biagioli, 2005).

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

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

Asiento convertible (ver Ilustración 4).	grandes). Para bebés menores de un año, pero que pesen más de 20 lb, seleccione un asiento con un límite de peso hacia atrás lo suficientemente alto.	asiento para salir del automóvil.	debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento orientado hacia adelante o combinación asiento (ver Ilustración 4).	La mayoría son para niños que pesan entre 30 y 40 lb (14 a 18 kg) (algunos permiten entre 20 y 40 lb); los límites de altura varían de 50 a 57 pulgadas (127 a 145 cm).	Los asientos orientados hacia adelante solo pueden mirar hacia adelante; Los asientos combinados tienen un sistema de arnés extraíble para que el asiento se pueda usar más tarde como asiento elevador.	Las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el sistema de arnés no debe usarse más allá del límite de peso del asiento; el asiento convertible debe asegurarse firmemente al automóvil con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento elevador, elevador con respaldo alto y elevador sin respaldo (ver la Ilustración 5).	Se usa cuando el niño ya no cabe en otros asientos de seguridad para niños, pero no es lo suficientemente grande para el cinturón de seguridad; debe usarse hasta que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente.	Se utiliza con un cinturón de regazo y hombro para adultos. No están unidos al automóvil.	Solo debe usarse en una posición de asiento donde haya un cinturón de hombro y regazo; los asientos con respaldo alto y los asientos sin respaldo son buenos en la mayoría de las situaciones; si la parte posterior del asiento del automóvil o el reposacabezas está debajo de las orejas del niño, use un refuerzo de respaldo alto.
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
Cinturón de seguridad para automóvil de regazo y hombro (ver la Ilustración 5).	Se usa cuando el niño encaja correctamente en ellos (generalmente cuando el niño mide 4 pies 9 pulgadas de alto); Se ajusta correctamente cuando el niño es lo suficientemente alto como para tener las piernas dobladas sobre el asiento cuando la espalda está contra el asiento, el cinturón de hombro se ajusta a través de la clavícula media y el mediasterno, y el cinturón de regazo está bajo y apretado sobre los muslos.	Un cinturón de seguridad con cinturón de hombro ofrece una mejor protección que el cinturón de regazo solo; Si el cinturón de seguridad es incómodo, es posible que no se ajuste correctamente, por lo que puede ser necesario un asiento elevador.	El uso incorrecto de los cinturones de seguridad puede causar lesiones o el niño puede salir del cinturón de seguridad; El cinturón de hombro no debe colocarse detrás de la espalda o debajo del brazo.

2. LA IMPORTANCIA DEL CORRECTO USO DE LAS SILLAS DE SEGURIDAD.

El uso correcto implica cuatro pasos: **1)** selección, incluido el asiento adecuado para la edad, altura y peso del niño; **2)** dirección del niño en el automóvil, ya sea mirando hacia atrás o hacia adelante; **3)** ubicación del niño en relación con otros pasajeros y bolsos de aire; y **4)** instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y

la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH) o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo³³.

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

Los cinturones de seguridad para automóviles están diseñados para adultos y deben ajustarse correctamente para que funcionen correctamente para los niños. Hasta que un niño se ajuste correctamente en el cinturón de seguridad, se debe usar un asiento de seguridad para niños.

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

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

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

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

Correa superior.

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

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

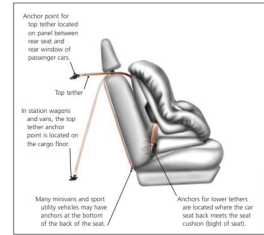


Ilustración 6. Instalación sillas de seguridad para niños en Vehículos estadounidenses con el sistema LATCH. Fuente: (Biagioli, 2005).
Nota: Léase de arriba hacia abajo la traducción del texto en inglés en el cuadro adyacente.

La importancia de la correcta instalación de estas sillas, así como el fomento de la educación acerca del proceso y la revisión del anclaje, se constituyen en factores que pueden salvar de los niños en medio de un ambiente de desconocimiento del funcionamiento de estos dispositivos de seguridad. El primer ejemplo de este caso lo constituye Arabia Saudita, donde el conocimiento general, la actitud y las prácticas hacia el asiento de seguridad para niños es relativamente bajo. Esto significa la necesidad de los padres de aumentar su conciencia para proteger a sus hijos mientras viajan³⁴.

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

³⁴ (Ghadah , y otros, 2019)

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

En el estudio mencionado con antelación, se encuentra que el error más común fue con el arnés; dos tercios de los asientos inspeccionados tenían un arnés demasiado flojo, el clip de retención estaba en la posición incorrecta o el arnés no estaba en las ranuras correctas. El segundo error más común (65.1%) ocurrió al asegurar el asiento al automóvil con el sistema de cinturón de seguridad. Casi la mitad de los asientos instalados incorrectamente tenían un error de ángulo; la mayoría de estos fueron con portabebés. Noventa y tres (29.8%) asientos caducaron, 70 (22.4%) tuvieron un error con el sistema de anclaje inferior, 37 (11.9%) se instalaron en la dirección incorrecta y 36 (11.5%) se retiraron como resultado de un defecto o mal funcionamiento en el asiento³⁵.

Tipo de instalaciones (n=530)	
Incorrecta	312 (58.9%)
Correcta	85 (16%)
Desenfrenada	74 (13.9%)
Desinstalada	32 (6%)
Desconocida	27 (5.1%)

Errores de instalación (n=312)	
Árnés	206 (66%)
Correa del asiento	203 (65.1%)
Ángulo	141 (45.2%)
Anclajes inferiores	70 (22.4%)
Dirección	37 (11.9%)
Retirado del mercado	36 (11.5%)

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

Por lo anterior, este proyecto de ley pretende implementar de manera obligatoria la instalación de las sillas de seguridad para niños en el territorio nacional, así como fomentar y educar sobre su adecuada instalación. La protección de toda forma de vida, en especial, la de la infancia colombiana debe ser buscada en el trabajo

³⁵ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

legislativo que realiza día a día cada congresista. Sea la presente iniciativa parlamentaria un aporte a ese objetivo.

VI. NUEVO DECENIO POR LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030, SISTEMAS SEGUROS Y SEGURIDAD VIAL INFANTIL.

Según la Asamblea General de las Naciones Unidas, en el Plan Mundial decenio de acción para la seguridad vial de 2021-2030, se establece que la ausencia de los sistemas de retención infantil configura entre los principales comportamientos que contribuyen a las defunciones y traumatismos por colisiones en las vías de tránsito. En consecuencia, insta a los Estados parte para que en "el diseño y funcionamiento del sistema de transporte por carretera tengan en cuenta esos comportamientos a través de una combinación de leyes, de su aplicación y de la educación vial"³⁶.

En ese mismo sentido la ONU, menciona que³⁷:

"Las normas de circulación son una parte esencial para garantizar comportamientos seguros de los usuarios de las vías de tránsito, **pero deben aplicarse y hay que imponer sanciones apropiadas para disuadir las infracciones de tránsito**. Las estrategias para hacer cumplir la legislación deben estar respaldadas por comunicaciones basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas locales para potenciar al máximo el cumplimiento. Del mismo modo, se deben tomar medidas para prevenir la corrupción en la aplicación de las leyes en materia de seguridad vial, lo que socava el apoyo público y la eficacia legislativa". (negrilla y subrayado fuera de texto)

Por lo anterior, la Asamblea General de las Naciones Unidas expidió mediante la resolución A/RES/74/299 del 31 de agosto de 2020, en donde³⁸:

"Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que **consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo**, como la no utilización de cinturones de seguridad, **sistemas de sujeción infantil** y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en

³⁶ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65c34c8_35&download=true

³⁷ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65c34c8_35&download=true

³⁸ https://contraloviaciendavial.org/uploads/A_RES_74_299_5.pdf

datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción;" (negrilla y subrayado fuera de texto)

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.
 Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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

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

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

(...)"

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Así las cosas, en virtud del artículo 286 de la Ley 5 de 1992 y del artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, este proyecto de ley reúne las condiciones de los literales a y b, circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de interés por parte de los Congresistas que participen en la discusión y votación de los proyectos de ley, al ser esta, una iniciativa que no genera un beneficio particular, actual y directo a su favor, sino que su objeto se circunscribe a un tema de interés general que coincide y se fusiona con los intereses del electorado.

IX. IMPACTO FISCAL

Con relación al impacto fiscal de las normas señalado en el artículo 7 de 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", seguiremos el precedente fijado por la Honorable Corte Constitucional, la cual, en juicio de constitucionalidad de la ley y en particular del artículo 7 en mención, sostuvo que:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las

herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda. Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente." Sentencia C-502 de 2007.

En todo caso, dado que el artículo 6 de la iniciativa legislativa concede un beneficio tributario, aspecto privativo del Gobierno nacional, según lo contemplado en el numeral 19 del artículo 150 de la Constitución Política, el ponente se permitió elevar consulta al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para obtener la viabilidad o no del beneficio tributario; aval que puede allegarse en cualquier momento del trámite legislativo de esta iniciativa, por lo cual el artículo seguirá en trámite hasta tanto la cartera se pronuncie.

IX. PLIEGO DE MODIFICACIONES


TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO UTIL
Artículo 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil en	SIN CAMBIOS	

el territorio nacional con el fin de preservar la vida e integridad física de los niños y niñas.		
Artículo 2º. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 2 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Sistema de retención infantil: Es el sistema que permite que los niños y niñas viajen de forma segura en el vehículo. Estos se clasifican en sillas, sistemas de anclaje, cojines y asientos elevadores, entre otros mecanismos aprobados por el Ministerio de Transporte como aptos para garantizar la seguridad de los menores.	SIN CAMBIOS	
Artículo 3º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Artículo 3º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Se propone especificar la obligatoriedad del uso de cinturones en el rango etario de 8 a 12 años. Toda vez que La obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad para pasajeros de 8 a 12 años se justifica por la necesidad crítica de proteger a este grupo etario vulnerable durante los viajes en vehículos. En esta etapa de desarrollo,
"Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor,	Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor,	

<p>una (1) o dos (2) personas.</p> <p>En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de ocho (8) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio del Sistema de Retención Infantil, que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la</p>	<p>una (1) o dos (2) personas.</p> <p>En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de ocho (8) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio del Sistema de Retención Infantil, que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la</p>	<p>los niños requieren medidas de seguridad específicas adaptadas a su tamaño y fisiología. El cinturón de seguridad, cuando se ajusta correctamente, reduce significativamente el riesgo de lesiones graves o fatales en caso de accidente, distribuyendo las fuerzas de impacto sobre las partes más fuertes del cuerpo y previniendo la eyección del vehículo. Esta medida asegura una protección continua y apropiada para esta fase crucial del crecimiento del niño, llenando un vacío importante en la seguridad vial infantil. Además, refuerza la responsabilidad de los adultos en garantizar la seguridad de los menores durante el transporte vehicular, promoviendo una cultura de seguridad que prioriza la protección de los más vulnerables.</p>	<p>reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte."</p> <p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p>	<p>reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte. Será obligatorio el uso de cinturones de seguridad para los pasajeros de 8 a 12 años.</p> <p>ELIMINACIÓN</p> <p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p>	<p>Por recomendación de Red PaPaz, se propone eliminar el artículo 3 del Proyecto de Ley, ya que la fundación considera que el foco de la normativa debe centrarse exclusivamente en la reglamentación de los sistemas de retención infantil y cinturones de seguridad para garantizar la seguridad de todos los pasajeros, especialmente los menores de edad.</p>
<p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p> <p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</p> <p>Parágrafo 2 El Ministerio de Transporte deberá implementar estrategias</p>	<p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p> <p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</p>		<p>que permitan la protección de los niños y niñas de forma gradual en las zonas rurales, asegurando que no se presenten afectaciones en la continuidad del servicio de transporte.</p> <p>Artículo 5°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar y actualizar periódicamente lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Selección del asiento adecuado para el menor; ii. Ubicación del menor en relación con otros 	<p>Parágrafo 2 El Ministerio de Transporte deberá implementar estrategias que permitan la protección de los niños y niñas de forma gradual en las zonas rurales, asegurando que no se presenten afectaciones en la continuidad del servicio de transporte.</p> <p>CAMBIO DE ENUMERACIÓN</p> <p>SIN CAMBIOS EN EL ARTÍCULADO</p> <p>Artículo 5 4°. Reglamentación. (...)</p>	

<p>pasajeros y bolsas de aire;</p> <p>iii. Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema de cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;</p> <p>Parágrafo 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de un (1) año siguiente a la expedición de la reglamentación.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte publicará en el primer trimestre de cada anualidad los resultados de implementación y</p>			<p>efectos de la presente ley sobre la salud pública y reducción de mortalidad entre niños, niñas y adolescentes ante las Comisiones Sextas y Séptimas del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>G. Quien transporte menores de ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción."</p> <p>H. Quien transporte pasajeros entre ocho (8)</p>	<p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>G. Quien transporte menores de ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.</p> <p>H. Quien transporte pasajeros entre ocho (8)</p>	<p>El literal H se fundamenta en la imperativa necesidad de proteger a los niños de 8 a 12 años durante los viajes en vehículos, una etapa crucial donde su seguridad no debe ser comprometida. Los cinturones de seguridad son vitales para prevenir lesiones graves o fatales en este grupo vulnerable, cuya protección es una responsabilidad ineludible de los adultos a cargo. La imposición de una multa significativa de 45 SMLDV y la posible inmovilización del vehículo reflejan la gravedad de poner en riesgo a los menores.</p>
<p><u>y doce (12) años de edad sin el uso obligatorio del cinturón de seguridad, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV). La autoridad de tránsito podrá imponer, además, la inmovilización del vehículo de acuerdo con la gravedad de la infracción y las circunstancias del caso.</u></p> <p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>TEXTO RADICADO</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil en el territorio nacional con el fin de preservar la vida e integridad física de los niños y niñas.</p> <p>Artículo 2°. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 2</p>	<p>CAMBIO DE ENUMERACIÓN SIN CAMBIOS EN EL ARTÍCULADO</p> <p>Artículo-7.6°.</p> <p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <p>SIN CAMBIOS</p> <p>SIN CAMBIOS</p>	<p>COMENTARIO UTL</p>	<p>de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Sistema de retención infantil: Es el sistema que permite que los niños y niñas viajen de forma segura en el vehículo. Estos se clasifican en sillas, sistemas de anclaje, cojines y asientos elevadores, entre otros mecanismos aprobados por el Ministerio de Transporte como aptos para garantizar la seguridad de los menores.</p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.</p> <p>En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y</p>	<p>SIN CAMBIOS</p>	

<p>de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de ocho (8) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio del Sistema de Retención Infantil, que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte."</p>		
<p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769</p>	<p>ELIMINACIÓN</p>	<p>Por recomendación de Red PaPaz, se propone eliminar el artículo 3 del Proyecto de Ley, ya que</p>
<p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</p> <p>Parágrafo 2 El Ministerio de Transporte deberá implementar estrategias que permitan la protección de los niños y niñas de forma gradual en las zonas rurales, asegurando que no se presenten afectaciones en la continuidad del servicio de transporte.</p>	<p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</p> <p>Parágrafo 2 El Ministerio de Transporte deberá implementar estrategias que permitan la protección de los niños y niñas de forma gradual en las zonas rurales, asegurando que no se presenten afectaciones en la continuidad del servicio de transporte.</p>	
<p>de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p>	<p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p>	<p>la fundación considera que el foco de la normativa debe centrarse exclusivamente en la reglamentación de los sistemas de retención infantil y cinturones de seguridad para garantizar la seguridad de todos los pasajeros, especialmente los menores de edad.</p>
<p>Artículo 5°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar y actualizar periódicamente lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> iv. Selección del asiento adecuado para el menor; v. Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire; vi. Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para 		

<p>menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;</p> <p>Parágrafo 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de un (1) año siguiente a la expedición de la reglamentación.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte publicará en el primer trimestre de cada anualidad los resultados de implementación y efectos de la presente ley sobre la salud pública y reducción de mortalidad entre niños, niñas y adolescentes ante las Comisiones Sextas y Séptimas del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 131 de la ley</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="834 427 1039 1014"> <p>769 de 2002, el cual quedará así</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>G. Quien transporte menores de ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción."</p> </td> <td data-bbox="1039 427 1243 1014"></td> <td data-bbox="1243 427 1448 1014"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="834 1014 1039 1148"> <p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1039 1014 1243 1148"></td> <td data-bbox="1243 1014 1448 1148"></td> </tr> </table>	<p>769 de 2002, el cual quedará así</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>G. Quien transporte menores de ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción."</p>			<p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>		
<p>769 de 2002, el cual quedará así</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>G. Quien transporte menores de ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción."</p>							
<p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>							
<p>IX. PROPOSICIÓN</p> <p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros de la comisión sexta de Senado de la República dar primer debate a la ponencia POSITIVA del Proyecto de Ley no. 057 de 2022 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)".</p> <p>Atentamente,</p> <p style="text-align: center;">  JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República </p>	<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 057 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES (LEY GUILLERMO VIECCO)".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil en el territorio nacional con el fin de preservar la vida e integridad física de los niños y niñas.</p> <p>Artículo 2°. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 2 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Sistema de retención infantil: Es el sistema que permite que los niños y niñas viajen de forma segura en el vehículo. Estos se clasifican en sillas, sistemas de anclaje, cojines y asientos elevadores, entre otros mecanismos aprobados por el Ministerio de Transporte como aptos para garantizar la seguridad de los menores.</p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.</p> <p>En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de ocho (8) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso</p>						

<p>obligatorio del Sistema de Retención Infantil, que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte. <u>Será obligatorio el uso de cinturones de seguridad para los pasajeros de 8 a 12 años.</u></p> <p>Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar y actualizar periódicamente lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Selección del asiento adecuado para el menor; ii. Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire; iii. Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes; <p>Parágrafo 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de un (1) año siguiente a la expedición de la reglamentación.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte publicará en el primer trimestre de cada anualidad los resultados de implementación y efectos de la presente ley sobre la salud pública y reducción de mortalidad entre niños, niñas y adolescentes ante las Comisiones Sextas y Séptimas del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5°. Modifíquese el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>G. Quien transporte menores de ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios</p>	<p>mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.”</p> <p><u>H. Quien transporte pasajeros entre ocho (8) y doce (12) años de edad sin el uso obligatorio del cinturón de seguridad, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV). La autoridad de tránsito podrá imponer, además, la inmovilización del vehículo de acuerdo con la gravedad de la infracción y las circunstancias del caso.</u></p> <p>Artículo 6°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>
--	--