



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 2378

Bogotá, D. C., miércoles, 17 de diciembre de 2025

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 218 DE 2025 CÁMARA

por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas culturales en el Marco de la Celebración de la Semana Santa en el municipio de Tenerife, Magdalena.

Bogotá, D. C., 3 diciembre de 2025

Señor

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ

Presidente Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Señor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de Ponencia para Primer debate del Proyecto de Ley número 218 de 2025 Cámara, por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas culturales en el marco de la celebración de la semana santa en el municipio de Tenerife, Magdalena.

Respetado Secretario general:

En cumplimiento a la designación realizada por la Mesa directiva de la Comisión Sexta, y de acuerdo a lo reglado por la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 218 de 2025 Cámara, por medio del cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación las Prácticas Culturales en el Marco de la Celebración de la Semana Santa en el municipio de Tenerife, Magdalena, en los términos que más adelante se expresarán.

Atentamente,

Pedro Baracutao García Ospina Representante a la Cámara	Hernando González Representante a la cámara

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO
218 DE 2025 CÁMARA

por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas culturales en el marco de la celebración de la semana santa en el municipio de Tenerife, Magdalena.

En el siguiente informe se pretende exponer los motivos para buscar la favorabilidad y el respaldo a esta iniciativa legislativa la cual comprende la siguiente tabla de contenido:

- Objeto del proyecto de ley
- Trámite del proyecto de ley
- Justificación del proyecto de ley
- Historia de Tenerife y antecedentes culturales
- Fundamento normativo
- Impacto fiscal
- Síntesis del proyecto de ley
- Proposición
- Texto propuesto

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley tiene como finalidad reconocer, proteger y salvaguardar las expresiones tradicionales vinculadas a la conmemoración de la Semana

Santa en el municipio de Tenerife, Magdalena, las cuales integran un conjunto de prácticas sociales, artísticas, de culto y arquitectónicas que representan la memoria histórica y el acervo cultural de esta comunidad.

Su intención central es otorgar a dichas manifestaciones el estatus de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, garantizando su continuidad en el tiempo mediante acciones institucionales como su inscripción en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural, la incorporación de la festividad y sus elementos al Banco de Proyectos del Ministerio de Culturas y la gestión para declarar como bienes de interés cultural los espacios físicos donde se desarrollan los rituales y procesiones.

La iniciativa plantea un enfoque integral compuesto por la protección del conjunto de expresiones y objetos vinculados a esta tradición, el fortalecimiento del rol de los gestores y organizaciones culturales, la elaboración de un Plan Especial de Salvaguardia, la promoción turística y educativa de la festividad y la articulación interinstitucional para asegurar su difusión, sostenibilidad y transmisión generacional, con respeto a la identidad espiritual y comunitaria de Tenerife.

2. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley es una iniciativa producto del trabajo de la Congresista autora Sandra Milena Ramírez Caviendes y su equipo legislativo, la cual, fue radicada ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 14 de agosto de 2025, y que fue radicado con el número 218 de 2025 Cámara, proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1486 de 2025.

Este proyecto de ley fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional, ante lo cual, la honorable Mesa Directiva mediante comunicado de Fecha 16 de septiembre de 2025, designó como Coordinador Ponente al Representante Pedro Baracutao García Ospina y como Ponente al Representante Hernando González.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

La Semana Santa en Tenerife, Magdalena, constituye una expresión significativa del patrimonio simbólico del Caribe colombiano. Su origen es resultado de un proceso histórico de hibridación cultural que integra la espiritualidad indígena Chimila con las prácticas del cristianismo colonial, dando lugar a un ritual altamente representativo de la memoria colectiva del territorio. Esta conmemoración no es únicamente una manifestación religiosa, sino un tejido vivo de saberes, sensibilidades estéticas y formas de organización comunitaria que han logrado mantenerse vigentes a lo largo de varias generaciones, adquiriendo carácter de referente identitario y de cohesión social.

El conjunto de prácticas que dan forma a la celebración -entre ellas las procesiones, los cantos, el acompañamiento instrumental y el ceremonial

litúrgico- configura una experiencia estética y emocional única en la región. Sobresale el paso procesional del Santo Sepulcro, obra monumental de factura Momposina que, con más de dos toneladas de peso, ha sido catalogada por los propios habitantes como la representación más emblemática de la festividad, dado que su recorrido nocturno marca el momento de mayor recogimiento espiritual dentro de la semana mayor. Paralelamente, la tradición ha desarrollado mecanismos propios para garantizar su permanencia en el tiempo, como la denominada *Semana Santica*, espacio formativo donde niños y niñas recrean en versión infantil las procesiones y los atuendos ceremoniales, fortaleciendo así la transmisión intergeneracional del rito y su arraigo en la vida cotidiana de Tenerife.

Además de su dimensión cultural y religiosa, la Semana Santa se ha consolidado como un dinamizador económico para el municipio, impulsando actividades hoteleras, gastronómicas, de transporte fluvial y de producción artesanal. El flujo turístico que cada año atrae esta manifestación confirma el potencial de la cultura como eje de desarrollo sostenible a nivel local, razón por la cual se hace pertinente establecer instrumentos jurídicos que permitan salvaguardar, promover y proyectar esta tradición hacia un reconocimiento de mayor escala territorial.

El presente proyecto de ley, en consecuencia, propone elevar la Semana Santa de Tenerife a la categoría de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, fortaleciendo su conservación en el marco de los lineamientos establecidos en la legislación cultural colombiana y los estándares internacionales de protección patrimonial. Con ello se habilitan rutas institucionales para su preservación, para la inclusión del municipio en circuitos turísticos como la Ruta Macondo, y para la articulación con iniciativas ambientales y educativas asociadas a la Ciénaga de Tapegua y otros escenarios naturales. Este reconocimiento se concibe como una herramienta fundamental para asegurar la continuidad histórica de la tradición, su difusión nacional e internacional, y el ejercicio pleno de la memoria cultural que identifica a los habitantes de Tenerife.

4. HISTORIA DE TENERIFE Y ANTECEDENTES CULTURALES

Tenerife, ubicado en la ribera del gran río Magdalena, se remonta formalmente al año 1543, cuando fue fundado por el capitán Francisco Henríquez sobre un antiguo territorio habitado por comunidades Chimila, pueblo indígena con un profundo entramado espiritual y una visión territorial vinculada al agua, la fertilidad y el tránsito fluvial. La elección de este punto estratégico no fue casual: durante los siglos XVI y XVII, Tenerife se consolidó como un enclave clave para el comercio interior en la Nueva Granada, actuando como estación de tránsito entre la costa Caribe y el interior andino, por donde circulaban mercancías, ganado, maderas preciosas y metales. Esta posición geopolítica convirtió al municipio en un nodo de

intercambio cultural donde convergían expresiones indígenas, africanas y europeas, sentando las bases del mestizaje que aún caracteriza las tradiciones locales.

En su arquitectura histórica sobrevive el testimonio material de este periodo. El templo de San Sebastián, ejemplo notable del estilo mudéjar colonial, junto con el antiguo cementerio y las esculturas religiosas conservadas en el museo parroquial, constituyen elementos que dan cuenta de la permanencia ritual y del sincretismo religioso que se fue tejiendo en el territorio. Durante la gesta de independencia nacional, Tenerife también tuvo un papel relevante como escenario de enfrentamientos militares y como punto estratégico para el traslado de tropas y recursos por vía fluvial. Memorias de este periodo sobreviven en espacios simbólicos como la conocida “Casa del Perdón”, asociada a episodios históricos de confrontación y reconciliación comunitaria.

La religiosidad popular, profundamente enraizada en la identidad del municipio, se expresa con fuerza a través de la Semana Santa, donde se manifiesta la continuidad estética y ceremonial del legado hispánico fusionado con prácticas culturales Chimila. De este momento ritual emerge una de las piezas devocionales más representativas del Caribe colombiano: el Santo Sepulcro barroco, tallado por manos Momposina, cuya monumentalidad y valor artístico trascienden su función litúrgica para erigirse como símbolo de resistencia cultural y memoria histórica. La procesión del Santo Sepulcro -centro de la liturgia de Viernes Santo y expresión máxima de devoción comunitaria- refleja la persistencia de una tradición que articula lo espiritual, lo escultórico, lo musical y lo identitario.

En suma, Tenerife Magdalena no solo es un vestigio fundacional del periodo colonial en la cuenca del Magdalena, sino un territorio donde convergen historia republicana, presencia indígena, herencia hispánica y ritualidad viva. La Semana Santa, como expresión condensada de este pasado, representa un patrimonio en permanente actualización, resultado del tránsito histórico del municipio y de la voluntad de su gente por preservar las raíces que los constituyen como comunidad.

Antecedentes culturales y rituales

- Procesión predominantemente nocturna del Viernes Santo, que inicia a las 7 p.m. y culmina al amanecer, con evocadora música de bombos, platillos y clarinetes, aroma a incienso y matracas.
- El Santo Sepulcro es la mayor talla barroca en Colombia, pesa aproximadamente dos toneladas y fue tallada por artesanos Momposina.
- la tradición infantil “Semana Santica” lleva más de diez años transmitiéndose en generaciones de niños nazarenos que cargan versiones reducidas de los pasos religiosos.

Prácticas religiosas realizadas en el marco de la celebración de la Semana Santa.

La Semana Santa en Tenerife se desarrolla como un proceso ceremonial continuo que vincula memoria, enseñanza espiritual y participación comunitaria. Inicia el Domingo de Ramos, con la bendición de palmas y una procesión hacia el templo parroquial, mientras que en la tarde se realiza la versión infantil de esta misma tradición, asegurando la transmisión intergeneracional del rito. El Lunes y Martes Santo mantienen esa línea pedagógica con procesiones infantiles -incluida la del silencio y el Viacrucis adaptado a la niñez- complementadas con charlas formativas, confesiones y eucaristías orientadas a fortalecer valores, fe y comprensión de los misterios pascales.

El Miércoles Santo incorpora un énfasis de carácter social y espiritual con una misa especial dedicada a los enfermos, además de espacios de reflexión para adultos y una procesión infantil que prepara el paso hacia los días fuertes de la conmemoración. El Jueves Santo profundiza en el sentido del servicio y el sacrificio: se realiza el Encuentro Infantil, la Procesión del Silencio y la Misa de la Cena del Señor con el Lavatorio de los Pies, seguida por la procesión hacia el Calvario y la Hora Santa en recogimiento comunitario.

El Viernes Santo, considerado el momento de mayor devoción colectiva, abre con el Santo Viacrucis por calles históricas -convertidas en territorio sagrado- y continúa con la Liturgia de la Palabra, el Sermón de las Siete Palabras y la Procesión del Santo Sepulcro, uno de los actos más emotivos y multitudinarios de la Semana Mayor. En la noche del Sábado Santo, la procesión con la Dolorosa antecede a la Solemne Vigilia Pascual, donde se bendicen el fuego, el Cirio y el agua, acto en el que la comunidad renueva su fe en la Resurrección. Finalmente, el Domingo de Resurrección se celebra el Encuentro con Cristo Resucitado, seguido de la Misa Solemne, bautizos y procesión eucarística, clausurando la Semana Santa en un ambiente de júbilo, renovación espiritual y reafirmación identitaria para el pueblo de Tenerife.

5. FUNDAMENTO NORMATIVO

Basado en la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008, que establece el régimen del patrimonio cultural inmaterial, y en la Convención UNESCO de 2003, ratificada por Colombia mediante la Ley 1037 de 2006, junto con los Decretos Reglamentarios 2941 de 2009 (modificado por el Decreto número 1080 de 2015) y el Decreto número 2358 de 2019.

6. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley no implica un impacto fiscal en el gasto público, puesto que no es un mandato de obligatorio cumplimiento para que se realicen erogaciones fiscales, sino que se limita a autorizar al Gobierno nacional para que asigne las respectivas partidas con el propósito de invertir en los proyectos de infraestructura y aquellos de corte social y cultural.

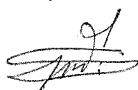
7. SÍNTESIS DEL PROYECTO DE LEY


Artículo	Contenido principal	Síntesis / Alcance normativo
Artículo 1°. <i>Objeto</i>	Declaratoria de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación de la Semana Santa en Tenerife, incluyendo expresiones artísticas, rituales, procesiones, música, cofradías y escenarios comunitarios.	Establece el reconocimiento jurídico de la Semana Santa y todos sus componentes como patrimonio cultural inmaterial, con el propósito de protección, promoción y salvaguarda.
Artículo 2° Inclusión en LRPCI	Facultad para que el MinCultura incorpore la manifestación a la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial a nivel nacional.	Ordena la inclusión formal de la festividad en el registro estatal correspondiente para efectos de preservación, valoración y manejo institucional.
Artículo 3°. Banco de Proyectos	Autoriza incluir esta tradición cultural en el Banco de Proyectos del Ministerio de Cultura.	Habilita la formulación y financiación de iniciativas para sostenimiento, circulación y salvaguardia de la manifestación cultural.
Artículo 4°. Bien de Interés Cultural (BICN)	Instruye al ministerio para tramitar la declaratoria de Bien de Interés Cultural de espacios materiales asociados a la celebración.	Busca protección jurídica de templos, museo, cementerio y rutas de peregrinación como componentes físicos patrimoniales.
Artículo 5°. Elementos protegidos	Define los bienes culturales y expresiones vinculadas a la festividad que quedan bajo protección.	Determina objetos, músicas, procesiones y roles comunitarios como parte integral de la declaratoria a salvaguardar.
Artículo 6°. Reconocimiento a gestores	Reconoce instituciones y colectivos como promotores de la tradición.	Formaliza el rol de actores culturales locales como responsables legítimos de su continuidad y transmisión.
Artículo 7°. Plan Especial de Salvaguardia (PES)	Ordena la elaboración e implementación de un PES con participación territorial.	Establece lineamientos de gestión para preservar, revitalizar y promover la tradición mediante un instrumento técnico de largo plazo.
Artículo 8°. Inclusión en LICBIC	Permite gestionar la incorporación de la festividad a Listas Indicativas de candidatos patrimoniales.	Amplía el marco de protección patrimonial, facilitando su elevación futura a nuevas categorías de declaratoria.
Artículo 9°. Promoción turística y cultural	Habilita estrategias de circulación y promoción turística general y religiosa.	Conecta el patrimonio con la economía cultural mediante la inclusión en rutas turísticas y planes de difusión nacional e internacional.
Artículo 10. Participación comunitaria y educativa	Ordena programas de formación, investigación y documentación.	Fomenta transmisión generacional, memoria histórica y apropiación cultural mediante pedagogía y archivo patrimonial.
Artículo 11. Autorización presupuestal	La ejecución del gasto dependerá de disponibilidad presupuestal sin generar aumento automático del PGN.	Garantiza viabilidad fiscal y cumplimiento de regla presupuestaria sin comprometer apropiaciones futuras.
Artículo 12. Vigencia	La ley rige desde su promulgación y deroga normas contrarias.	Formaliza entrada en vigor inmediata del régimen de protección cultural.

8. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, presento Ponencia Positiva y propongo a la honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes del Congreso de la República, dar Primer Debate al Proyecto de Ley número 218 de 2025 Cámara, *por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas culturales en el marco de la celebración de la semana santa en el municipio de Tenerife, Magdalena*

Atentamente,


Pedro Baracutao García Ospina
Representante a la Cámara


Hernando González
Representante a la cámara

9. TEXTO PROPUESTO

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 218 DE 2025 CÁMARA

“por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas culturales en el marco de la celebración de la semana santa en el municipio de Tenerife, Magdalena.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Declárase como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación las prácticas, saberes, expresiones artísticas y manifestaciones comunitarias desarrolladas en el marco de la celebración de la Semana Santa en el municipio de Tenerife,

Magdalena. Se incluyen la “Semana Santa”, los pasos procesionales, expresiones musicales tradicionales, rituales litúrgicos, atuendos, cofradías, así como los espacios arquitectónicos y naturales asociados a esta festividad. Reconocimiento que se otorga como medida para la protección, promoción y salvaguarda de las tradiciones”.

Artículo 2º. *Inclusión en lista representativa de patrimonio cultural inmaterial.* Facúltase al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes, para que incluya en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito nacional, prácticas, saberes, expresiones artísticas y manifestaciones comunitarias desarrolladas en el marco de la celebración de la Semana Santa en el municipio de Tenerife, Magdalena. Se incluyen la “Semana Santa”, los pasos procesionales, expresiones musicales tradicionales, rituales litúrgicos, atuendos, cofradías, así como los espacios arquitectónicos y naturales asociados a esta festividad.

Artículo 3º. *Banco de Proyectos del Ministerio de Cultura.* Autorízase al Gobierno nacional, a través Ministerio de Culturas, los Artes y los Saberes, incluir esta manifestación cultural en el Banco de Proyectos Culturales con el fin de promover su financiación, conservación y sostenibilidad a largo plazo.

Artículo 4º. *Declaración de Bien de Interés Cultural.* Autorícese al Gobierno nacional, a treves del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes a adelantar los trámites necesarios para declarar como Bien de Interés Cultural de la Nación (BICN) a los espacios materiales donde se desarrollan las celebraciones, tales como:

- El Templo de San Sebastián (arquitectura mudéjar colonial),
- Su museo parroquial,
- El cementerio antiguo,
- Y los senderos de peregrinación en la Ciénaga de Tapegua.

Artículo 5º. *Elementos protegidos.* Reconózcase parte integral del patrimonio a declarar los siguientes elementos:

- La imagen del **Santo Sepulcro barroco** y demás pasos procesionales (adultos e infantiles).
- Las **expresiones musicales tradicionales**: bombos, platillos, clarinetes y bandas acompañantes.
- Las **procesiones**: del Silencio, del Santo Sepulcro, del Domingo de Ramos y la “Semana Santa”.
- Las **cofradías, nazarenos**, penitentes y organizadores comunitarios.

- Los rituales religiosos: Viacrucis, Sermón de las Siete Palabras, Misas Solemnes y liturgias especiales.

Artículo 6º. *Reconocimiento a gestores culturales.* Reconózcase a la Parroquia San Sebastián, la Casa de la Cultura de Tenerife, las cofradías tradicionales, y demás colectivos comunitarios como gestores y promotores legítimos de las prácticas culturales relacionadas con la Semana Santa en Tenerife, Magdalena.

Artículo 7º. *Plan Especial de Salvaguardia (PES).* El Gobierno nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en coordinación con la alcaldía de Tenerife, la gobernación del Magdalena y las comunidades locales, elaborará e implementará un Plan Especial de Salvaguardia (PES) que garantice la protección, transmisión, promoción, documentación y sostenibilidad de estas expresiones culturales.

Artículo 8º. *Inclusión en la Lista Indicativa de Candidatos a Bienes de Interés Cultural (LICBIC).* El municipio de Tenerife, en coordinación con la gobernación del Magdalena y el Ministerio de las Culturas, podrá gestionar la inclusión de la Semana Santa y sus escenarios asociados en la LICBIC y demás instrumentos de protección patrimonial establecidos en la legislación colombiana.

Artículo 9º. *Promoción turística y cultural.* Autorícese a la Nación, a través del Ministerio de Cultura, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, junto con la Secretaría de Cultura y oficina de turismo del departamento del Magdalena, promover la inclusión de Tenerife en la Ruta Turística de Macondo e impulsar estrategias de difusión nacional e internacional, tales como:



1. Campañas multilingües en redes sociales y medios tradicionales.
2. Guías de turismo cultural y religioso.
3. Capacitación a actores turísticos locales.
4. Rutas integradas con ecoturismo en la Ciénaga de Tapegua.

Artículo 10. *Participación comunitaria y educativa.* Las instituciones educativas, la Parroquia San Sebastián, la Casa de la Cultura y los colectivos organizadores implementarán programas de formación, archivo audiovisual, talleres intergeneracionales, y documentación participativa en torno a la Semana Santa.

Artículo 11. *Autorización presupuestal.* Las autorizaciones de gasto que se deriven de la presente ley se ejecutarán de conformidad con las disponibilidades presupuestales del Presupuesto General de la Nación, sin que implique un aumento automático del mismo y conforme a las normas presupuestales vigentes.

Artículo 12. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

 Pedro Baracutao García Ospina Representante a la Cámara	 Hernando González Representante a la cámara
---	---

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 3 de diciembre de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 218 de 2025 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN LAS PRÁCTICAS CULTURALES EN EL MARCO DE LA CELEBRACIÓN DE LA SEMANA SANTA EN EL MUNICIPIO DE TENERIFE (MAGDALENA)".

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes PEDRO BARACUTAO GARCÍA OSPINA (Ponente Coordinador) y HERNANDO GONZÁLEZ.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 -1051 /25 del 3 de diciembre de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 423 DE 2025 CÁMARA 57 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).

Bogotá, D. C., diciembre 2025.

Honorable Representante,
HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ

Presidente
Comisión Sexta Constitucional
Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 423 de 2025 Cámara 57 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).

En cumplimiento del encargo hecho por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del Congreso de la República y de conformidad con

lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para Primer Debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 423 de 2025 Cámara 57 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).

Atentamente,


DIEGO FERNANDO CAICEDO
Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca
Coordinador ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 423 DE 2025, 57 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).

I. INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de 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 niñas y niños.

II. TRÁMITE DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley número 423 de 2025 Cámara 57 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) 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 del Congreso número 1316 de 2024.

Con posterioridad el proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, bajo el radicado Proyecto de Ley número 57 de 2024 Senado, el cual me fue asignado como único Ponente, el 4 de octubre de 2024 por la Mesa Directiva. La iniciativa parlamentaria fue aprobada por unanimidad en la Comisión Sexta del Senado de la República el 29 de octubre de 2024. A su vez, el proyecto de ley fue aprobado el 1 de octubre en Segundo Debate por la Plenaria del Senado y continúa ahora su trámite hacia el Tercer Debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, bajo el Proyecto de Ley número 423 del 25 Cámara.

Finalmente, el pasado 10 de noviembre del presente año fui designado como Ponente para Tercer

Debate con número de oficio número C.S.C.P. 3.6 - 1000 de 2025.

III. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY.

Durante la Legislatura 2020-2021 se presentaron dos proyectos de ley relacionados, a saber, el Proyecto de Ley número 164 de 2020 Cámara y el Proyecto de Ley número 420 de 2020 Cámara, los cuales fueron acumulados, por decisión de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

La última iniciativa fue aprobada el día 24 de marzo de 2021 en Primer Debate, cuya ponencia fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1193 de 2020.

En la *Gaceta del Congreso* número 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 5ª de 1992 el proyecto de ley se archivó por tránsito de legislatura. Así como esta iniciativa, se evidencian otras iniciativas con el mismo propósito que también fueron archivadas en años anteriores, como se muestra en la tabla a continuación:

No. Proyecto	Nombre	Objeto	Estado
Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado 233 de 2023 Cámara.	por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones.	Regula los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales, dentro de los cuales crea la obligatoriedad de los SRI.	Archivado.
Proyecto de Ley número 164 de 2020 Cámara	por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley Guillermo Viecco.	Implementar de manera obligatoria la instalación de las sillas de seguridad para menores de edad en el territorio nacional, así como fomentar y educar sobre su adecuada instalación.	Archivado.
Proyecto de Ley número 420 de 2020 Cámara	“Ley de Seguridad Vial Infantil, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002; y el Estatuto Tributario”.	Preservar la seguridad y la vida de los niños y niñas que transitan en vehículos de servicio particular por medio de la implementación obligatoria de Sistemas de Retención Infantil, para ese objetivo se establece una exclusión del IVA para la venta e importación de los dispositivos en mención.	Acumulado con el 164 de 2020 Cámara Archivado.
Proyecto de Ley número 04 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)”.	Establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional.	Archivado.

Fuente: elaboración propia, 2025.

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 220.000 menores muere en siniestros 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 284 muertes de niños, niñas y adolescentes menores de 18 años², con un aumento porcentual del 10.51%.

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

¹ <https://news.un.org/es/story/2015/05/1329391>
² <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/fallecidos-y-lesionados-2021-2022>

³ (Ghadah , y otros, 2019)
⁴ U.S. National Highway Traffic Safety Admi., 1998)
⁵ Gwan Jin, y otros, 2018)

de los pacientes que sobreviven después de una lesión intracraneal permanecen con problemas cognitivos o tienen una discapacidad funcional posterior a la lesión, lo que resulta en altos costos médicos y sociales durante sus vidas restantes. Se han implementado varias estrategias en muchas comunidades para prevenir las ITR en bebés y niños y para reducir la mortalidad por las ITR, incluidas las campañas públicas y la educación para el uso seguro de las carreteras, la designación de zonas escolares y la legislación.⁶

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 niños.⁷

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:

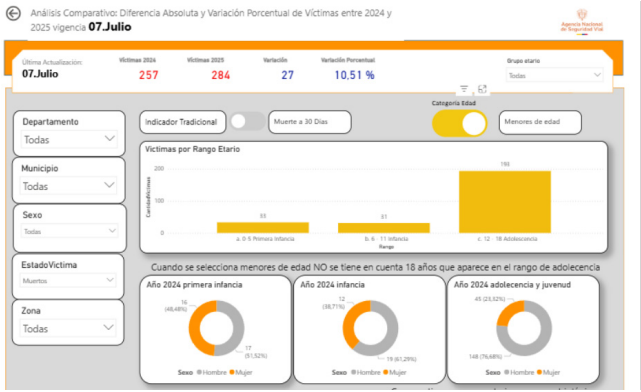
“En Colombia, las heridas por accidentes de transporte son la cuarta causa de muerte para niñas y niños entre 5 y 14 años y la novena causa de muerte para menores de cinco años (IHME, datos 2019). Colombia ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes 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 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 2025 han fallecido 285 menores de edad, de los cuales 64 (22,5%) eran menores de 12 años”.

6 (Gwan Jin, y otros, 2018)
7 Gwan Jin, y otros, 2018)
8 Artículo 82 de la Ley 769 de 2002
9 Hidalgo, D., Campo Z., 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.

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:



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

Matriz de colisión										
Usuario/Via	Animal en vía	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin info	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón		9				1	10	1	10	31
Peatón		9				1	10	1	10	31
Usuario de bicicleta		1	3	3				6	1	17
Ciclista		1	3	2				1	3	15
Pasajero/Acompañante bicicleta				1			5			2
Usuario de moto		5	29	25	31	1	9	35	8	163
Conductor moto		3	20	13	18	1	5	16	3	94
Pasajero/Acompañante moto		2	9	12	13		4	19	5	69
Usuario de otros					1					2
Acompañante otros					1					2
Usuario de V.Individual			13	5			7	1	2	28
Conductor V.I				2						3
Pasajero/Acompañante V.I			13	3			6	1	2	25
Usuario T.Carga			4	1						5
Pasajero/Acompañante T.Carga			4	1						5
Total	5	40	51	45	1	11	58	11	35	257

Por ciudades la cifra de muertes es así:

Departamento	Año 2023	Año 2024	Variación	V%
Cesar	14	20	6	42.86 %
Sucre	5	11	6	120.00 %
Valle	10	15	5	50.00 %
Cauca	12	16	4	33.33 %
Boyacá	11	14	3	27.27 %
Chocó	1	3	2	200.00 %
Riochiclé y Santa Catalina	1	1	0	0.00 %
Departamento Sin Asignar	1	1	0	0.00 %
Amazonas	1	1	0	0.00 %
Casanare	8	8	0	0.00 %
Guaviare	1	1	0	0.00 %
Meta	10	10	0	0.00 %
Quindío	2	2	0	0.00 %
Atlántico	6	5	-1	-16.67 %
Córdoba	3	2	-1	-33.33 %
Bolívar	5	4	-1	-20.00 %
Magdalena	11	9	-2	-18.18 %
Vichada	1	1	0	0.00 %
Bolívar	7	5	-2	-28.57 %
Nariño	12	10	-2	-16.67 %
Nariño	11	8	-3	-27.27 %
Risaralda	5	2	-3	-60.00 %
Caldas	10	6	-4	-40.00 %
Valle Del Cauca	27	23	-4	-14.81 %
Arauca	6	1	-5	-83.33 %
Córdoba	8	4	-4	-50.00 %
Tolima	16	10	-6	-37.50 %
Total	316	257	-59	-18.67 %

Capitales	Año 2023	Año 2024	Variación	V%
Cali	6	10	4	66.67 %
Medellín	1	5	4	400.00 %
Peregrin	3	3	0	0.00 %
Guineá	3	5	2	66.67 %
Florencia	1	1	0	0.00 %
Palma	1	2	1	100.00 %
San Andrés	1	1	0	0.00 %
Cartagena	1	1	0	0.00 %
Cúcuta	3	3	0	0.00 %
Leticia	1	1	0	0.00 %
Manizales	1	1	0	0.00 %
Néiva	3	3	0	0.00 %
Carta Marta	4	4	0	0.00 %
Turkey	2	2	0	0.00 %
Arauca	1	1	0	0.00 %
Barranquilla	4	3	-1	-25.00 %
Musica	1	1	0	0.00 %
San José Del Guaviare	1	1	0	0.00 %
Villavicencio	4	3	-1	-25.00 %
Bucaramanga	3	1	-2	-66.67 %
Itagat	2	2	0	0.00 %
Medellín	6	4	-2	-33.33 %
Musica	2	2	0	0.00 %
Buenos Aires	3	1	-2	-66.67 %
Yopal	3	1	-2	-66.67 %
Riohacha	3	3	0	0.00 %
Soledad	10	2	-8	-80.00 %
Total	69	58	-11	-15.94 %

Por otra parte, el observatorio de estadísticas respecto a los menores de edad lesionados en accidente de tránsito tiene que durante el año 2025 se reportaron 1186 lesionados graves menores de 18 años:

Rango de edad	mujeres	Hombres	Total
0-5	90	89	179
6 - 11	152	177	329
12 - 18	313	425	738

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

• URUGAY

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

“Los niños de 0 a 12 años de edad estarán obligados a viajar en los asientos traseros de

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

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

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 edad**¹³.

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, 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 adhería a las pautas del cinturón de seguridad.

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

11 <https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/movilidad/sinies-tralidad-y-lesividad/sistema-de-retencion-infantil>

12 (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

13 (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

14 (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

15 (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

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.

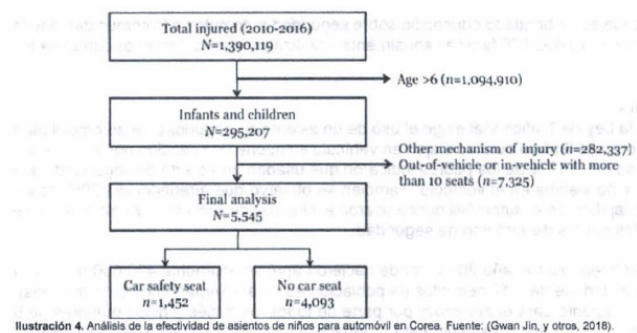


Ilustración 4. Análisis de la efectividad de asientos de niños para automóvil en Corea. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

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.

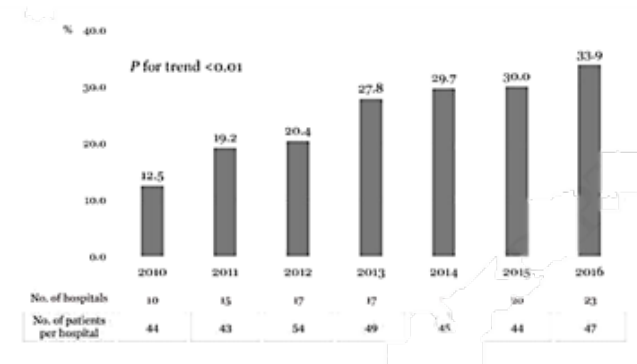


Ilustración 5. Uso del asiento de seguridad para automóviles. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

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).

Finalmente, se concluye que el uso adecuado de un asiento de seguridad para automóvil es una intervención fuerte para prevenir lesiones intracraneales después de un ITR en bebés y niños pequeños, por lo que es necesario aumentar el uso de los 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 periodos 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 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

¹⁸ (Gwan Jin, y otros, 2018)

¹⁹ (Gwan Jin, y otros, 2018)

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

²¹ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

²² (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

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

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 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 24.449 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-A: Child passenger restraints, 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 Elías Vidal.

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.

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

²⁵ (Thelot, 2008)

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

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

²⁸ (Snowdon, Hussein, & Ahmed, 2008)

1.1. Sillas para neonatos

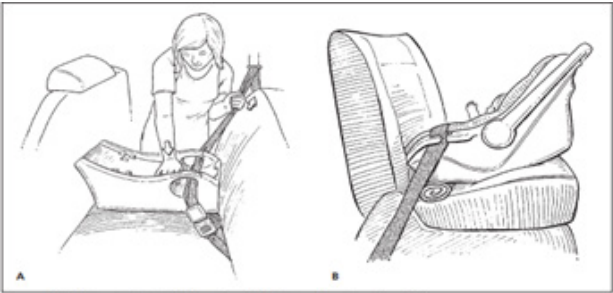


Figure 2. Infant seat. Seat with a base (A). Seat without a base (B).

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 y pesen 20 lb (9 kg). Los niños que pesan más de 20 lb, pero son menores de un año, necesitan un asiento de seguridad especial que se acomode mirando hacia atrás. Para una protección óptima, los bebés deben continuar en la posición determinada hasta alcanzar el límite de peso y altura del asiento³⁰.

1.2. Sillas 20-40-80 o convertibles

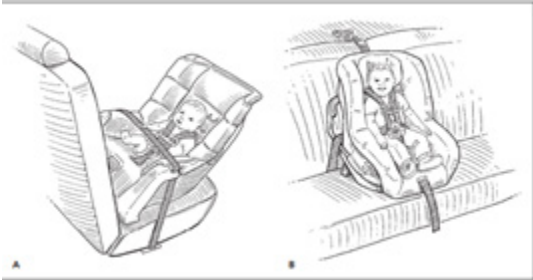


Ilustración 7. Sillas 20-40-80. Mirando hacia atrás (A) y mirando hacia adelante (B). Fuente: (Biagioli, 2005)

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.

²⁹ (Biagioli, 2005)

³⁰ (Biagioli, 2005)

³¹ (Biagioli, 2005)

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 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.

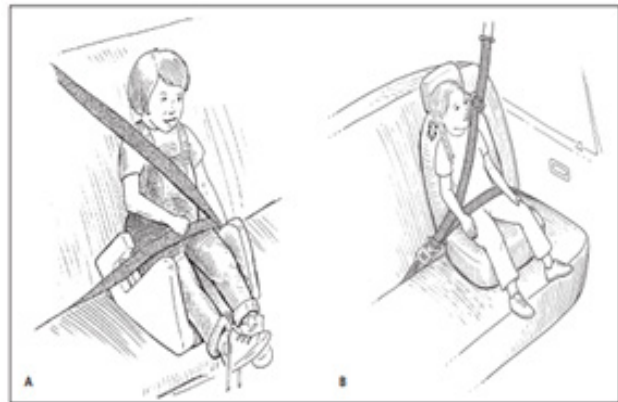


Ilustración 5. Sillas elevadoras. Asiento elevador sin respaldo (A) y asiento elevador con respaldo alto. Fuente: (Biagioli, 2005).

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; e asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento convertible (ver Ilustración 4).	La mayoría acomoda a bebés y niños pequeños que pesan entre 20 y 40 lb (9 a 18 kg) y hasta 40 pulgadas (102 cm) de alto (algunos asientos están diseñados para niños más grandes). Para bebés menores de un año, pero que pesen más de 20 lb, seleccione un asiento con un límite de peso hacia atrás lo suficientemente alto.	Caras hacia atrás para bebés y hacia adelante para niños pequeños; acomoda un rango de edad mayor; el niño necesita ser retirado del asiento para salir del automóvil.	Nunca usar un asiento orientado hacia atrás en un asiento delantero donde haya una bolsa de aire; las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
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.

32 (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
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 medio esterno, 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 bolsas de aire; y **4)** instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH) o el sistema del cinturón de seguridad del 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.

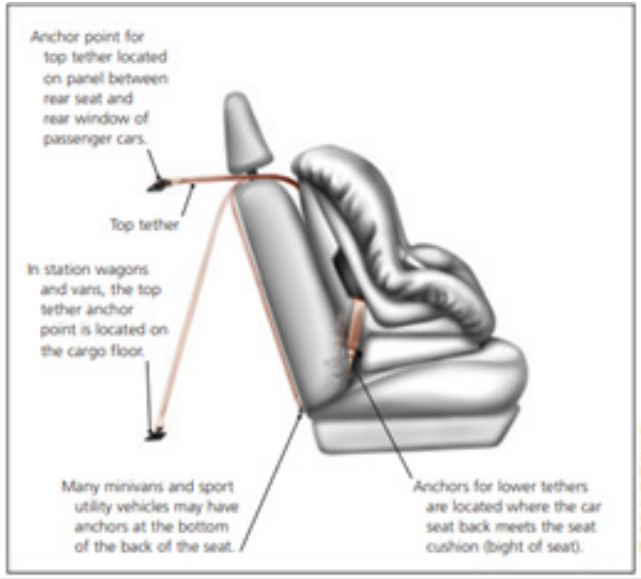


Ilustración 6. Instalación sillas de seguridad para niños en Vehículos estadounidenses con el sistema LATCH. Fuente: (Biagioli, 2005). **Nota:** Léase de arriba hacia abajo la traducción del texto en inglés en el cuadro adyacente.

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

33 (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

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.

Otro estudio de (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson, s.f.) para el año 2013, donde se revisaron 530 asientos de seguridad para niño/as 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)		Errores de instalación (n=312)	
Incorrec- ta	312 (58,9%)	Arnés	206 (66%)
Correcta	85 (16%)	Correa del asiento	203 (65,1%)
Desen- frenada	74 (13,9%)	Ángulo	141 (45,2%)
Desins- talada	32 (6%)	Anclajes in- feriores	70 (22,4%)
Desco- nocida	27 (5,1%)	Dirección	37 (11,9%)
		Retirado del mercado	36 (11,5%)

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

Por lo anterior, este proyecto de ley pretende implementar de manera obligatoria la instalación

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

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 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)

³⁴ (Ghadah , y otros, 2019)

³⁵ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

³⁶ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

³⁷ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

³⁸ https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

a.

MODIFICACIONES AL TEXTO EN EL TRÁMITE DEL PROYECTO

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA:

Texto aprobado Segundo Debate en Plenaria de Senado	Texto propuesto Primer Debate Cámara	Justificación de modificaciones
<i>“por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se Dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)”.</i>	Sin modificaciones.	
Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer la obligatoriedad de la instalación y uso de Sistemas de Retención Infantil en los vehículos en el territorio nacional, con el fin de preservar la vida e integridad física de los niños y niñas.	Sin modificaciones.	
Artículo 2°. 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 modificaciones.	
Artículo 3°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de los vehículos. 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 y traseros del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de edad que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en los asientos posteriores 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. A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.	Artículo 3°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual 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 los vehículos. 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 y traseros del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de <u>12 años de</u> edad que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en los asientos posteriores 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. <u>Para</u> vehículos fabricados <u>a partir del</u> año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros <u>y el uso de Sistemas de Retención Infantil en las condiciones del inciso anterior;</u> de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte. Todo vehículo destinado al transporte escolar debe tener cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje para cada uno de sus ocupantes. El uso de los cinturones de seguridad será obligatorio durante todo el recorrido, situación que deberá corroborar el adulto acompañante de que trata el artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto número 1079 de 2015. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que no cumpla con las condiciones de seguridad de que trata el inciso anterior.	El texto aprobado en Senado se integra al texto vigente de la Ley 769 de 2002, ya que no contemplaba las modificaciones nado realizadas por la Ley 2393 del veintiséis (26) de julio de 2024: “Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso de cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar”. Según datos proporcionados por la Sociedad Colombiana de Pediatría (2024), desde el punto de vista físico, la estatura de los colombianos según estudio del Imperial College of London en 2021 está por debajo del promedio mundial, así las cosas, un adulto masculino tiene en promedio 1,719 metros y una mujer 1,58 metros. Siendo estos los valores de adulto en los niños difícilmente se alcanzan el 1,50 mt antes de los 12 años y algunos países latinoamericanos esta cifra se alcanza después de los 13 años, sobre todo en niñas. Según la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay (2024), a nivel técnico y médico, se recomienda que los niños puedan viajar en un Sistema de Retención Infantil (SRI) hasta alcanzar una altura de 1 metro con 50 centímetros. Los estudios indican que el percentil de los niños latinoamericanos puede llegar a este tamaño entre los 10 y 12 años, variando según el desarrollo individual de cada niño y niña. Por esta razón, se sugiere que la legislación contemple el mayor rango de edad posible, asegurando que cada niño y niña cuente con el SRI hasta alcanzar la altura recomendada de 1.50 metros (es decir hasta los 12 años de edad).

Texto aprobado Segundo Debate en Plenaria de Senado	Texto propuesto Primer Debate Cámara	Justificación de modificaciones
<p>Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.</p>	<p>Parágrafo 1º. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.</p> <p>Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte reglamentará el uso de los cinturones de seguridad para las zonas diferenciales para el Transporte Escolar en donde la zona geográfica no permita cumplir con el cinturón de tres puntos.</p>	<p>Por otro lado, es fundamental que los niños viajen en el asiento trasero del vehículo. Permitir que un menor de 12 años viaje en el asiento delantero puede incrementar significativamente el riesgo de lesiones en caso de un choque frontal, ya sea debido a la colisión con otro vehículo o a la explosión de los airbags. De acuerdo con la OMS (2023), se ha demostrado que los niños mayores de 12 años poseen un desarrollo óseo y muscular que les permite resistir mejor un siniestro vial.</p> <p>Eximir de la obligatoriedad del uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) a vehículos fabricados antes de 2004 se sustenta en la imposibilidad técnica de instalar adecuadamente estos</p> <p>dispositivos cuando los</p> <p>automóviles carecen de</p> <p>cinturones de seguridad traseros o anclajes ISOFIX/LA TCH de fábrica, lo cual incrementa el riesgo en lugar de mitigarlo</p> <p>(American Academy of Pediatrics, 2011). Según la ANSV (2019), el uso del cinturón de seguridad por parte de los pasajeros ubicados en la parte delantera de un vehículo es obligatorio y, para los vehículos fabricados de forma posterior al 2004, es obligatorio el</p> <p>uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros. El uso de este elemento, es uno de los</p> <p>mecanismos de mayor efectividad para salvar vidas y reducir la severidad de las lesiones en siniestros viales.</p>
<p>Artículo 4º. 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 para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <p>I. Criterios de selección del asiento adecuado para el menor.</p> <p>II. Ubicación del SRI de acuerdo a características técnicas.</p> <p>III. Instalación adecuada.</p> <p>Parágrafo 1º. 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 2º. El Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 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. Esta medida será aplicable (1) un año después de que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación técnica correspondiente.</p>	<p>Artículo 4º. Reglamentación. Dentro de un (1) año meses contados 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 para los menores de edad, <u>de acuerdo al reglamento ECE R129 o subsecuentes adaptaciones, dispuesto en el Acuerdo número 1958 de las Naciones Unidas</u> y basados en los siguientes criterios:</p> <p>1. Criterios de selección del asiento adecuado para el menor.</p> <p>2. Ubicación <u>y orientación</u> del SRI de acuerdo a características técnicas.</p> <p>3. Instalación adecuada.</p> <p>Parágrafo 1º. 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 2º. El Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 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. Esta medida será aplicable (1) un año después de que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación técnica correspondiente.</p>	<p>Es imprescindible dejar claridad que la reglamentación debe responder a la mayor evidencia técnica, libre de conflicto de interés. Esto implica alinear la reglamentación técnica de los SRI con las normativas del Acuerdo número 1958 de las Naciones Unidas u otros estándares reconocidos.</p> <p>ISOFIX: Su implementación puede reducir los errores en la instalación de SRI, lo que incrementa significativamente la seguridad de los menores en vehículos.</p> <p>Acuerdo de 1958 de la ONU: Hasta la fecha, 58 países han adoptado regulaciones basadas en este acuerdo, asegurando que los SRI que cumplen con sus estándares sean sometidos a pruebas de impacto laterales, frontales y de vuelco, las cuales son más rigurosas que las normativas nacionales de muchos países.</p> <p>Lo anterior garantiza la seguridad de los niños al utilizar SRI que cumplen con altos estándares de seguridad y facilita la integración de Colombia en un marco global de seguridad vial. La experiencia chilena muestra que la adopción de estas normativas puede ayudar a reducir significativamente las muertes infantiles (CONASET, 2024).</p>

Texto aprobado Segundo Debate en Plenaria de Senado	Texto propuesto Primer Debate Cámara	Justificación de modificaciones
<p>Parágrafo 3°. En desarrollo de lo dispuesto en este artículo, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, deberá garantizar el acceso progresivo, equitativo y territorialmente balanceado a los Sistemas de Retención Infantil (SRI), priorizando a los hogares de menores ingresos y a los programas de transporte escolar oficial.</p> <p>Durante los primeros doce (12) meses siguientes a la expedición de la reglamentación, las autoridades de tránsito priorizarán acciones pedagógicas y preventivas, y no impondrán la sanción prevista en el artículo 131 literal G a los conductores que acrediten estar en proceso de adquisición de un SRI mediante los mecanismos de apoyo previstos en este parágrafo.</p> <p>El Ministerio de Transporte, con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá presentar anualmente a las Comisiones Sextas y Séptimas de Senado y Cámara un informe sobre la implementación de las medidas aquí establecidas, el número de beneficiarios, la reducción de costos para los hogares y el impacto en la siniestralidad vial infantil.</p> <p>En un plazo no mayor a cinco (5) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá efectuar un estudio y seguimiento sobre la aplicación de lo aquí dispuesto, con el fin de evaluar su impacto normativo. Al finalizar este periodo, la entidad tendrá la obligación de presentar un informe detallado al Congreso de la República, que contenga los hallazgos y conclusiones derivados del análisis realizado.</p>	<p>Parágrafo 3°. En desarrollo de lo dispuesto en este artículo, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, deberá garantizar el acceso progresivo, equitativo y territorialmente balanceado a los Sistemas de Retención Infantil (SRI), priorizando a los hogares de menores ingresos y a los programas de transporte escolar oficial.</p> <p>Durante los primeros doce (12) meses siguientes a la expedición de la reglamentación, las autoridades de tránsito priorizarán acciones pedagógicas y preventivas, y no impondrán la sanción prevista en el artículo 131 literal H a los conductores que acrediten estar en proceso de adquisición de un SRI mediante los mecanismos de apoyo previstos en este parágrafo.</p> <p>El Ministerio de Transporte, con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá presentar anualmente a las Comisiones Sextas y Séptimas de Senado y Cámara un informe sobre la implementación de las medidas aquí establecidas, el número de beneficiarios, la reducción de costos para los hogares y el impacto en la siniestralidad vial infantil.</p> <p>En un plazo no mayor a cinco (5) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá efectuar un estudio y seguimiento sobre la aplicación de lo aquí dispuesto, con el fin de evaluar su impacto normativo. Al finalizar este periodo, la entidad tendrá la obligación de presentar un informe detallado al Congreso de la República, que contenga los hallazgos y conclusiones derivados del análisis realizado.</p>	<p>La alineación a estándares de la ONU debe ser más específica. El texto debe de decir de acuerdo al reglamento ECE R129 de Naciones Unidas que establece para cada sistema de retención tanto la estatura (mínima y máxima) como el peso máximo de los menores que pueden utilizarla. Si el Gobierno Colombiano también quiere homologarse a la norma ONU R44, que está siendo sustituida lentamente por la ECE R129, también lo puede hacer (GRSP; 2025).</p>
<p>Artículo 5°. Modifíquese el literal B. 22. y adiciónese los literales G. 15. y H al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>G.15. 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 veinte (20) 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) y doce (12) años de edad sin el uso obligatorio del cinturón de seguridad, incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV).</p> <p>La autoridad de tránsito podrá imponer, además, la inmovilización del vehículo si se comprueba que el vehículo no cuenta con cinturones de seguridad o si estos están dañados.</p>	<p>Artículo 5°. Modifíquese el literal B.22., C.6 y adiciónese el literal H al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.</p> <p>(...)</p> <p>C.6 Quien transporte pasajeros mayores de 12 años de edad que midan más de 150 cm sin el uso del cinturón de seguridad.</p> <p>H. Quien transporte menores de doce (12) 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 veinte (20) 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) y doce (12) años de edad sin el uso obligatorio del cinturón de seguridad, incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV).</p> <p>La autoridad de tránsito podrá imponer, además, la inmovilización del vehículo si se comprueba que el vehículo no cuenta con cinturones de seguridad o si estos están dañados.</p>	<p>Si el uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los ocupantes (de acuerdo con el inciso 2° del artículo 82 modificado) y según el literal C.6 del artículo 131 del Código de Tránsito, es innecesario restringir la infracción a un rango de edad específico, ya que la sanción debería aplicarse en general ante el incumplimiento de esa obligación.</p>

Texto aprobado Segundo Debate en Plenaria de Senado	Texto propuesto Primer Debate Cámara	Justificación de modificaciones
Artículo 6º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 6º. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Por técnica legislativa se incluye el nombre del artículo 6º.

IV. IMPACTO FISCAL

El artículo 7º 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*”, determina que en la exposición de motivos y en las ponencias de los proyectos de ley se debe hacer explícito el costo fiscal que se genera por el gasto ordenado o por el otorgamiento de beneficios tributarios, que debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, al mismo tiempo que debe señalar la fuente de financiación de dicho costo.

Ahora bien, en cumplimiento a la disposición referida, se deja de manifiesto que, el gasto de que tratan algunos artículos, no se impone u ordena, sino que se autoriza, para que el gobierno incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación y/o impulse a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones requeridas para dar cumplimiento a lo allí estipulado.

Frente a este acápite es importante manifestar que la Corte Constitucional le ha reconocido al Congreso de la República la facultad que tiene para aprobar proyectos de ley que comporten gasto público, siempre y cuando no se imponga su ejecución, sino que se faculte al gobierno para incluir las partidas correspondientes en el Presupuesto General de la Nación, en los siguientes términos:

“La jurisprudencia ha indicado que tanto el Congreso de la República como el Gobierno nacional poseen iniciativa en materia de gasto público. El Congreso está facultado para presentar proyectos que comporten gasto público, pero la inclusión de las partidas presupuestales en el presupuesto de gastos es facultad exclusiva del gobierno. También ha indicado que el legislador puede autorizar al Gobierno nacional para realizar obras en las entidades territoriales, siempre y cuando en las normas respectivas se establezca que el desembolso procede a través del sistema de cofinanciación³⁹”.

Además, téngase en cuenta que, para la honorable Corte Constitucional⁴⁰, el análisis del impacto fiscal de las normas, en el cuerpo del proyecto de ley, no es requisito sine qua non para su trámite legislativo, ni debe ser una barrera para que el Congreso ejerza sus funciones, ni crea un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda; es más, hacer el análisis del impacto fiscal no recae únicamente en el legislador, sobre este punto establecido su análisis de la siguiente manera:

(...) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia 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 (...)”⁴¹.

Subrayado fuera de texto.

Lo anterior significa que, en cualquier momento del trámite legislativo, el Ministro de Hacienda y Crédito Público podrá ilustrarle a este Congreso las consecuencias económicas del presente proyecto de ley, ya sea de manera oficiosa o a petición; toda vez que, de acuerdo con el proceso de racionalidad legislativa, la carga principal del análisis de impacto fiscal reposa en esta cartera por contar con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica; esto sin desconocer que el trámite del proyecto no se viciaría si no se llegase a contar con tal pronunciamiento por parte de Hacienda.⁴²

V. CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, “por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992”, y de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, el cual establece que:

“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.

³⁹ Corte Constitucional. Sentencia C - 411 de 2009. Magistrado Ponente: Juan Carlos Henao Pérez. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2009/C-441-09.htm>

⁴⁰ Corte Constitucional. Sentencia C-507 de 2008. Magistrado Ponente: Jaime Córdoba Triviño. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-507-08.htm>

⁴¹ Corte Constitucional. Sentencia C-866 de 2010. Magistrado Ponente: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2010/C-866-10.htm>

⁴² Corte Constitucional. Sentencia C-502 de 2007. Magistrado Ponente: Manuel José Cepeda Espinosa. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/c-502-07.htm>

- 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.
- (...)"

Igualmente, El Consejo de Estado en su Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, determinó:


“No cualquier interés configura la causal de desinversión 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 concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles...”

Bajo este marco, se considera que la discusión y aprobación del presente proyecto de ley, a pesar de su carácter general y extenso en la materia que trata, podría crear conflictos de interés en tanto al Congresista o pariente dentro de los grados de ley sea beneficiario con los términos dispuestos en la presente ley. En este sentido, es importante subrayar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

VI. PROPOSICIÓN.

En virtud de las consideraciones y modificaciones expuestas rindo ponencia de Primer Debate positiva y solicito respetuosamente a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes dar Primer Debate al Proyecto de Ley número 423 de 2025 Cámara/ 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)*” con las modificaciones presentadas.

Atentamente,


DIEGO FERNANDO CAICEDO
Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca
Coordinador ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 423 DE 2025 CÁMARA, 57 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).

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer la obligatoriedad de la instalación y uso de Sistemas de Retención Infantil en los vehículos en 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 2º 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.

Artículo 3º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

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 y traseros del vehículo.

Por razones de seguridad, los menores de 12 años de edad que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en los asientos posteriores 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.

Para vehículos fabricados a partir del año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros y el uso de Sistemas de Retención Infantil en las condiciones del inciso anterior, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

Todo vehículo destinado al transporte escolar debe tener cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje para cada uno de sus ocupantes. El uso de los cinturones de seguridad será obligatorio durante todo el recorrido, situación que deberá corroborar el adulto acompañante de que trata el artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto número 1079 de 2015. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que no cumpla con las condiciones de seguridad de que trata el inciso anterior.

Parágrafo 1º. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte reglamentará el uso de los cinturones de seguridad para las zonas diferenciales para el Transporte Escolar en donde la zona geográfica no permita cumplir con el cinturón de tres puntos.

Artículo 4º. 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 para los menores de edad, de acuerdo al reglamento ECE R129 o subsecuentes adaptaciones, dispuesto en el Acuerdo 1958 de las Naciones Unidas, y basados en los siguientes criterios:

- Criterios de selección del asiento adecuado para el menor.
- Ubicación y orientación del SRI de acuerdo a características técnicas.
- Instalación adecuada.

Parágrafo 1º. 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.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 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. Esta medida será aplicable (1) un año después de que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación técnica correspondiente.

Parágrafo 3º. En desarrollo de lo dispuesto en este artículo, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, deberá garantizar el acceso progresivo, equitativo y territorialmente balanceado a los Sistemas de Retención Infantil (SRI), priorizando a los hogares de menores ingresos y a los programas de transporte escolar oficial.

Durante los primeros doce (12) meses siguientes a la expedición de la reglamentación, las autoridades de tránsito priorizarán acciones pedagógicas y preventivas, y no impondrán la sanción prevista en el artículo 131 literal H a los conductores que acrediten estar en proceso de adquisición de un SRI mediante los mecanismos de apoyo previstos en este parágrafo.

El Ministerio de Transporte, con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá presentar anualmente a las Comisiones Sextas y Séptimas de Senado y Cámara un informe sobre la implementación de las medidas aquí establecidas, el número de beneficiarios, la reducción de costos para los hogares y el impacto en la siniestralidad vial infantil.

En un plazo no mayor a cinco (5) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá efectuar un estudio y seguimiento sobre la aplicación de lo aquí dispuesto, con el fin de evaluar su impacto normativo. Al finalizar este periodo, la entidad tendrá la obligación de presentar un informe detallado al Congreso de la República, que contenga los hallazgos y conclusiones derivados del análisis realizado.

Artículo 5º. Modifíquese el literal B.22., C.6 y adiciónese el literal H al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

B.22. Llevar niños menores de doce (12) años en el asiento delantero.

(...)

C.6 Quien transporte pasajeros mayores de 12 años de edad que midan más de 150 cm sin el uso del cinturón de seguridad.

(...)

H. Quien transporte menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en una multa de veinte (20) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.

La autoridad de tránsito podrá imponer, además, la inmovilización del vehículo si se comprueba que el vehículo no cuenta con cinturones de seguridad o si estos están dañados.

Artículo 6º. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


DIEGO FERNANDO CAICEDO
Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca
Coordinador ponente.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 4 de diciembre de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 423 de 2025 Cámara – 057 de 2024 Senado 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)”.

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante **DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 –1053 /25 del 4 de diciembre de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 2378 - Miércoles, 17 de diciembre de 2025
CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS **Págs.**

Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 218 de 2025 Cámara, por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la Nación las prácticas culturales en el Marco de la Celebración de la Semana Santa en el municipio de Tenerife, Magdalena	1
Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 423 de 2025 Cámara 57 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)	6