



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 365

Bogotá, D. C., viernes, 24 de abril de 2026

EDICIÓN DE 17 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
SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE
LEY 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., abril de 2026

Honorable Representante

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para Segundo
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 segundo
debate en la Plenaria 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)

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

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO
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. 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 y Julio Elías Chagüi Flórez, y los
honorables Representantes Teresa Enríquez Rosero,
José Eliécer Salazar López, Hernando Guida Ponce,
Diego Fernando Caicedo Navas y 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 del
Senado de la República, bajo el radicado PL 57 de
2024 Senado, siendo asignado como único ponente
al suscrito el 4 de octubre de 2024 por la Mesa
Directiva. La iniciativa parlamentaria fue aprobada
por unanimidad en primer debate ante la Comisión
Sexta del Senado de la República el 29 de octubre
de 2024.

Posteriormente, el proyecto fue aprobado en segundo debate por la Plenaria del Senado de la República el 1° de octubre de 2025, con las modificaciones que constan en el texto definitivo publicado en la *Gaceta del Congreso* correspondiente.

Remitido a la Cámara de Representantes bajo el radicado PL 423 de 2025 Cámara, fue asignado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente. Mediante oficio número C.S.C.P. 3.6- 1000/2025 del 10 de noviembre de 2025, el suscrito fue designado como ponente para tercer debate. La ponencia para tercer debate fue presentada con pliego de modificaciones y el proyecto fue aprobado por la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes el pasado 7 de abril de 2026, continuando así su trámite hacia el cuarto debate ante la plenaria de esta corporación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 183 de la Ley 5ª de 1992, el presente informe de ponencia se rinde para surtir el cuarto y último debate del trámite legislativo ordinario en la Cámara de Representantes.

II. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

1. 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
PL 142-22S 233-23C	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
PL 164- 2020 C	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
PL 420- 2020 C	“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 164/2020C Archivado

No. Proyecto	Nombre	Objeto	Estado
PL 004-2022 S	“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.

2. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer la obligatoriedad de la instalación y uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) en los vehículos que circulan en el territorio nacional, con el fin de preservar la vida e integridad física de los niños y niñas. Para ello, modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, en sus artículos 2º, 82 y 131, introduciendo una definición legal del SRI, regulando su uso obligatorio junto con el cinturón de seguridad, estableciendo estándares específicos para el transporte escolar, y creando el régimen sancionatorio aplicable a quienes incumplan estas disposiciones.

La iniciativa busca, además, que la reglamentación técnica que expida el Gobierno nacional se ajuste a estándares internacionales de seguridad vial, en particular al reglamento ECE R129 del Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas, y que su implementación se realice de manera progresiva, equitativa y con especial atención a los hogares de menores ingresos y a las zonas rurales del país.

En síntesis, el proyecto tiene un triple propósito: **normativo**, al llenar el vacío legal existente sobre el uso obligatorio de SRI en Colombia; **preventivo**, al reducir la morbilidad infantil derivada de siniestros viales; y **social**, al garantizar que la medida sea accesible para todos los segmentos de la población, independientemente de su capacidad económica o ubicación geográfica.

3. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Marco Constitucional

El proyecto de ley encuentra sólido respaldo en diversas disposiciones de la Constitución Política de Colombia de 1991:

Artículo 2º. Establece como fin esencial del Estado garantizar la efectividad de los derechos y deberes de los ciudadanos, así como asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. La obligatoriedad del uso de SRI constituye una medida concreta del Estado para cumplir su deber de protección de la vida e integridad de los menores de edad.

Artículo 11. Consagra el derecho a la vida como inviolable. Ningún otro bien jurídico fundamental justifica con mayor claridad la intervención legislativa que se propone en este proyecto, orientada a prevenir muertes evitables de niños y niñas en siniestros viales.

Artículo 44. Establece que son derechos fundamentales de los niños, entre otros, la vida, la integridad física y la salud. Dispone expresamente que los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás, y que la familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral. Este artículo constituye el principal fundamento constitucional del proyecto.

Artículo 49. Garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud. Las medidas de seguridad vial infantil son, en esencia, medidas de salud pública orientadas a la prevención de lesiones y muertes evitables.

Artículo 78. Ordena al Estado regular el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Este artículo respalda la facultad del legislador para exigir estándares técnicos de calidad en los SRI que circulan en el mercado colombiano.

Artículo 150, numeral 2. Atribuye al Congreso de la República la función de expedir los códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones, lo que fundamenta la competencia del legislador para modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre mediante la presente iniciativa.

Marco Legal

En el plano legal, el proyecto se articula con el siguiente conjunto normativo:

Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre. Es la norma objeto de modificación. En su artículo 82 regula el uso del cinturón de seguridad, y en su artículo 131 establece el régimen de infracciones y sanciones. El proyecto actualiza ambas disposiciones para incorporar la obligatoriedad del SRI y el régimen sancionatorio correspondiente.

Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Establece el marco general de la política de seguridad vial en Colombia y la responsabilidad del Estado, las entidades territoriales, las empresas y la ciudadanía en su implementación.

Ley 1702 de 2013. Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como entidad especializada para liderar las políticas y acciones de seguridad vial en el país. El proyecto le asigna a esta entidad funciones específicas de difusión, sensibilización y seguimiento en materia de SRI.

Ley 2393 de 2024. Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar. Esta ley es complementaria al presente proyecto y su contenido es recogido e integrado en el artículo 3º del texto aprobado en Comisión Sexta de Cámara, que establece la obligatoriedad del cinturón de tres puntos de anclaje en los vehículos de transporte escolar.

Decreto número 1079 de 2015 - Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Su artículo 2.2.1.6.10.3 regula las condiciones del adulto acompañante en el transporte escolar, figura que el proyecto articula con la obligación de verificar el uso del cinturón de seguridad durante el recorrido.

Resolución número 20203040044935 de 2022 del Ministerio de Transporte. Adopta el reglamento técnico para sistemas de retención, constituyendo el antecedente reglamentario más directo sobre la materia y el punto de partida para la actualización normativa que ordena el artículo 4º del proyecto.

Marco Internacional

Colombia ha asumido compromisos internacionales en materia de seguridad vial que respaldan directamente esta iniciativa:

Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas - Reglamento ECE R129. Establece los estándares técnicos internacionales para los sistemas de retención infantil, clasificándolos por tallas y pesos del menor. El artículo 4º del texto aprobado en Comisión Sexta de Cámara dispone expresamente que la reglamentación nacional deberá ajustarse a este estándar.

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de las Naciones Unidas, adoptado mediante Resolución NRES/74/299 del 31 de agosto de 2020, que insta a los Estados miembros a aprobar legislación sobre los principales factores de riesgo vial, incluyendo el uso de sistemas de sujeción infantil.

Convención sobre los Derechos del Niño (1989), aprobada en Colombia mediante la Ley 12 de 1991, que obliga al Estado a adoptar todas las medidas apropiadas para proteger al niño contra toda forma de perjuicio o daño físico, incluyendo los derivados del tránsito vial.

4. SITUACIÓN ACTUAL EN COLOMBIA

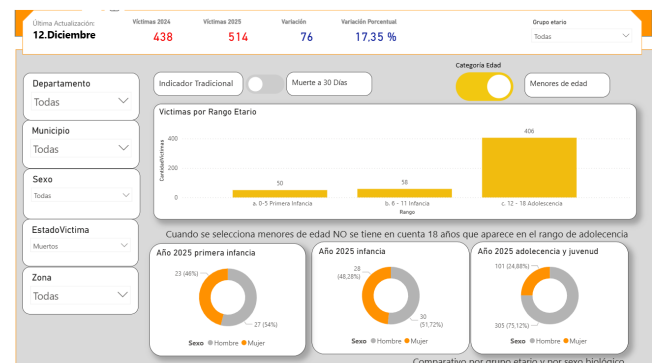
Colombia ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para los niños niñas y adolescentes, toda vez que el artículo 82 de la Ley 769 de 2002 establece que *“por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor”*¹. Medidas que resultan insuficientes, puesto que los datos aportados por Red Papaz dan cuenta que:

¹ Artículo 82 de la Ley 769 de 2002.

*“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 (JHME, 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 desempeño”*².

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. De acuerdo con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial durante el año 2025 fallecieron 514 menores de edad, de los cuales 108 (21%) eran menores de 12 años y 16% de los menores fallecidos viajaban en vehículo particular. Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca, concentran el 31% de las muertes.

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:



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 2.218 lesionados graves menores de 18 años:

Rango de edad	Mujeres	Hombres	Total
0-5	125	162	287
6 - 11	278	254	532
12 - 18	546	853	1399

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

Colombia no solo presenta cifras alarmantes de mortalidad, sino que ocupa una posición de rezago

² 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.

inaceptable en los indicadores internacionales de carga de enfermedad por siniestros viales. Según datos del Instituto de Métricas y Estadísticas de Salud (IHME, 2019) procesados por Dejusticia, Colombia registra **la tasa más alta de las Américas en años perdidos por discapacidad (YLD) por lesiones viales para menores de 5 años: 7,48 YLD por cada 100.000 habitantes**, superando a Brasil (4,46), México (5,05), Argentina (2,93) y Chile (2,84), y estando muy por encima de los países de mejor desempeño como Japón (2,38) y Suecia. En el grupo de 5 a 14 años, Colombia registra 45,94 YLD por 100.000, frente a Chile con 17,98, y los países líderes con valores inferiores a 15.

Estas cifras demuestran que el problema no es solo de mortalidad, sino de discapacidad y carga de enfermedad de largo plazo para la sociedad colombiana, lo que refuerza la urgencia de la presente iniciativa.

5. SRI EN EL MUNDO

URUGUAY

En Uruguay se encuentra reglamentado por el Decreto número 81 de 2014 que³:

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

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

Por lo anterior, el país tiene una reglamentación según las diferentes categorías de sistemas de retención infantil adecuado para cada edad las cuales se distribuyen según la ilustración 3⁴.



• ESTADOS UNIDOS

En los Estados Unidos, 673 niños resultan gravemente heridos y 6 de ellos tienen resultados fatales debido a accidentes automovilísticos diariamente⁵. 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**⁶.

A nivel nacional (EE.UU.), el uso del asiento para et 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 restricciones⁷.

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 infantil⁸.

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 año⁹.

³ <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/19061-2013>

⁴ <https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/movilidad/siniestralidad-y-lesividad/sistema-de-retencion-infantil>

⁵ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

⁶ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

⁷ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

⁸ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

⁹ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

• 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 2015¹⁰.

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.

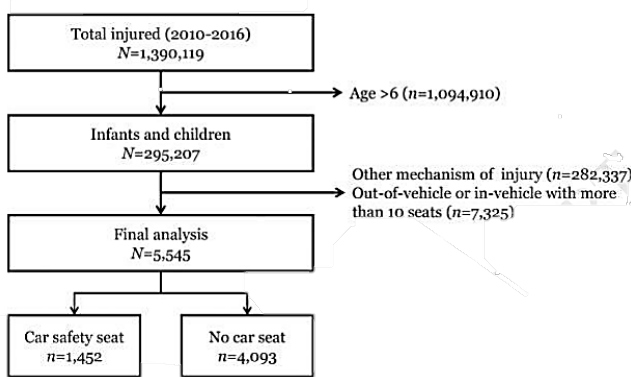


Ilustración 4. Análisis de la efectividad de asientos de asientos para automóvil en Corea. Fuente: (Gwan Jin, y otros. 2018).

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 2016¹¹. Ver Ilustración 5.

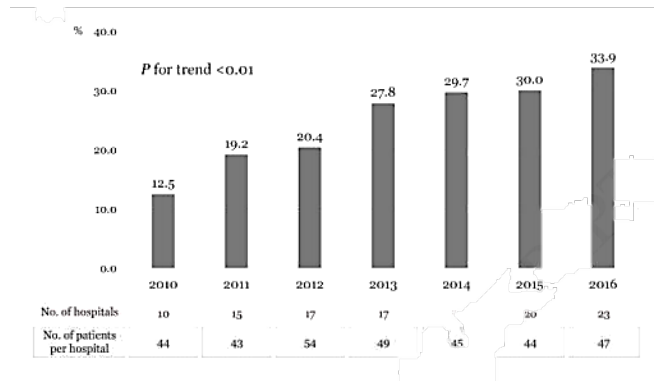


Ilustración 5. Uso del asiento de seguridad para automóviles. Fuente: (Gwan JIn, y otros, 2018).

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 estos¹².

• 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 irregularidad¹³.

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), respectivamente¹⁴.

En Brasil, en el período 1997 - 2005, hubo 2.009 muertes en niños menores de 10 años causadas heridas en accidentes automovilísticos (MVC). La

¹² (Gwan Jin, y otros, 2018)

¹³ <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/sistemas-retencion-infantil/sillas-mas-seguras/normativa/legislacion-paises-sillas-coches/>

¹⁴ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

¹⁰ (Gwan Jin, y otros, 2018)

¹¹ (Gwan Jin, y otros, 2018)

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 tiempo¹⁵.

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 vehículos¹⁶. También se encontraron una reducción significativa en el riesgo de lesiones en los niños después de las intervenciones del programa comunitario para aumentar el uso de CRS¹⁷. 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 lesiones¹⁸.

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 tránsito¹⁹. 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 automóviles²⁰. El uso apropiado del asiento para el automóvil reduce el riesgo de muerte y lesiones graves en un 70% entre los bebés británicos²¹.



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 Brasileño
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 Ellas Vidal.

6. SISTEMAS DE RETENCIÓN DE MENORES

TIPOS DE SILLAS DE SEGURIDAD PARA NIÑOS

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

Sillas para neonatos

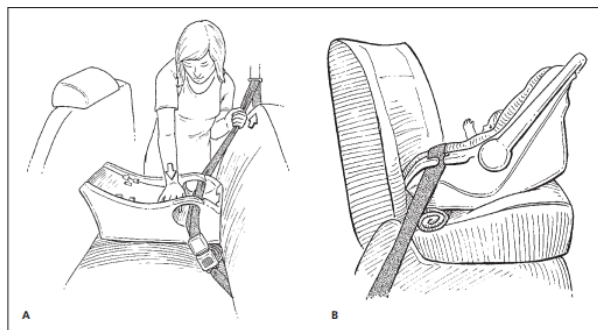


Figure 2. Infant seat. Seat with a base (A). Seat without a base (B).

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 lesiones²².

²² (Biagioli, 2005)

¹⁵ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)
¹⁶ Ekman, Welander, Svanström, & Schelp, 2001)
¹⁷ (Turner, McClure, Nixon, & Spinks, 2005)
¹⁸ (Thelot, 2008)
¹⁹ (Bamber, Pryce, Ashworth, & Sebire, 2014)
²⁰ (Motor vehicle (wearing of seat belts) (amendment) regulations, 2006)
²¹ (Snowdon, Hussein, & Ahmed, 2008)

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 asiento²³.

Sillas 20-40-80 o convertibles

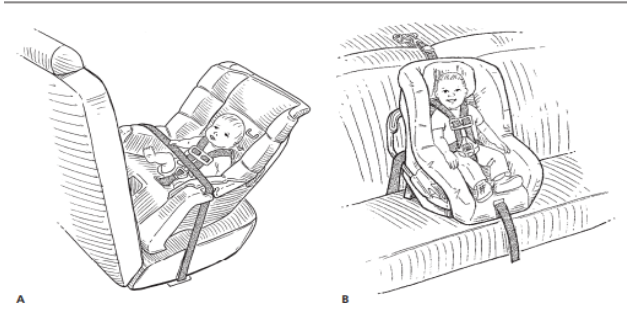


Figure 3. Convertible seat. Rear facing (A). Forward facing (B).

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)²⁴.

Por lo anterior, los límites de altura son tan importantes como los límites de peso al determinar si un asiento de seguridad para niños es apropiado. Por ejemplo, los niños altos y delgados generalmente exceden el límite de altura antes del límite de peso. Por lo tanto, la clave de memoria 20-40-80 solo recuerda los tiempos de transición habituales para cuando un niño pueda necesitar un asiento nuevo²⁵.

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.

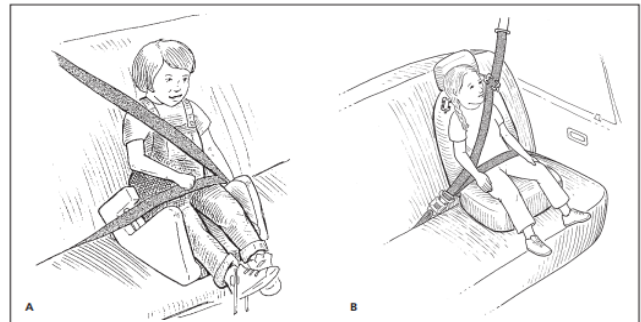


Figure 5. Booster seats. Backless booster seat (A). High-back booster seat (B).

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 de los tipos de asientos de seguridad para niños y sistemas de retención, según (Biagioli, 2005)

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 ²⁵ 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

²³ (Biagioli, 2005)

²⁴ (Biagioli, 2005)

²⁵ (Biagioli, 2005)

Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
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
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 medioestern, 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

7. 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 vehículo²⁶.

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

²⁶ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

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:

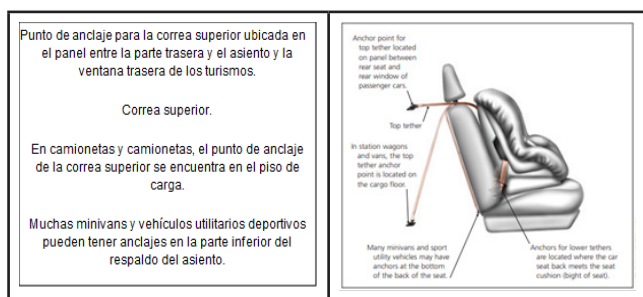


Ilustración 6. Instalación sillas de seguridad para los niños en Vehículos estadounidenses con el sistema LATCH. Fuente: (Biagioli, 2005). Nota: Léase de arriba hacia abajo la traducción del texto en Inglés en el cuadro adyacente.

La importancia de la correcta instalación de estas sillas, así como el fomento de la educación acerca del proceso y la revisión del anclaje, se constituyen en factores que pueden salvar de los niños en medio de un ambiente de desconocimiento del funcionamiento de estos dispositivos de seguridad. El primer ejemplo de este caso lo constituye Arabia Saudita, donde el conocimiento general, la actitud y las prácticas hacia el asiento de seguridad para niños es relativamente bajo. Esto significa la necesidad de los padres de aumentar su conciencia para proteger a sus hijos mientras viajan²⁷.

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.

²⁷ (Ghadah , y otros, 2019)

Otro estudio de (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson, s.f.) para el año 2013, donde se revisaron 530 asientos de seguridad para niñas 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 asiento²⁸.

Tipo de instalaciones (n=530)		Errores de instalación (n=312)	
Incorrecta	312 (58,9%)	Arnés	206 (66%)
Correcta	85 (16%)	Correa del asiento	2 0 3 (65,1%)
Desenfrenada	74 (13,9%)	Ángulo	1 4 1 (45,2%)
Desinstalada	32 (6%)	Anclajes inferiores	7 0 (22,4%)
Desconocida	27 (5,1%)	Dirección	37 (11,9%)
		Retirado del mercado	36 (11,5%)

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

8. 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

²⁸ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

*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*²⁹.

En ese mismo sentido la ONU, menciona que³⁰:

*“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 donde³¹:

*“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).

III. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

El Proyecto de Ley 423 de 2025 Cámara / 057 de 2024 Senado llega a su cuarto y último debate con una trayectoria legislativa que refleja un amplio consenso: fue aprobado por unanimidad en Comisión Sexta del Senado, en Plenaria del Senado y en Comisión Sexta de la Cámara. Este respaldo transversal no es casual; obedece a que se trata de una medida que responde a una necesidad objetiva, urgente y universalmente compartida:

proteger la vida de los niños y niñas colombianos en las vías.

Los datos son inapelables. Los siniestros viales son hoy la segunda causa de muerte de menores de 15 años en Colombia, y en 2025, según el ONSV, fallecieron 514 menores en las vías del país, de los cuales 108 (21%) eran menores de 12 años y 16% de los menores fallecidos viajaban en vehículo particular.

Entre 2011 y 2023 el total acumulado supera los 2.000 fallecimientos de menores. Frente a esa realidad, Colombia registra una tasa de uso de SRI de apenas el 9,5% en menores de dos años y más del 50% de los niños viaja en el asiento trasero sin ningún tipo de sujeción.

Lo más grave es que Colombia no solo pierde vidas: pierde años de vida saludable de su infancia a una tasa que ningún otro país de las Américas supera. Según el IHME (2019), procesado por Dejusticia, **Colombia tiene la tasa más alta de las Américas en años perdidos por discapacidad por lesiones viales en menores de 5 años**, superando a todos sus vecinos regionales y estando a años luz de los países con sistemas de tránsito seguros. Esta es la dimensión menos visible pero más devastadora del problema: los niños que sobreviven a un siniestro vial sin la protección adecuada arrastran con frecuencia discapacidades físicas y cognitivas de por vida.

El texto que hoy se presenta a la Plenaria de la Cámara es el resultado de un proceso de mejora incremental en cada debate. La Comisión Sexta de Cámara realizó aportes fundamentales: reincorporó la referencia al estándar técnico internacional ECE R129, recuperó la regulación del transporte escolar con cinturón de tres puntos, y devolvió la coherencia técnica al régimen sancionatorio. He de resaltar que la ley es equilibrada: reconoce las realidades socioeconómicas del país con un período de gracia de doce meses de pedagogía antes de sancionar, y ordena mecanismos de acceso progresivo para los hogares de menores ingresos. No castiga de entrada la pobreza; educa primero y exige después.

En América Latina, solo cinco países han alcanzado los estándares de la OMS en materia de SRI: Uruguay, Chile, Argentina, Brasil y México. Colombia tiene hoy la oportunidad de convertirse en el sexto. La experiencia chilena demuestra que una ley bien diseñada reduce en un 24% los niños gravemente lesionados en el primer año de su promulgación. No hay razón para seguir postergando esta decisión.

Cada mes que pasa sin esta ley es un mes en que niños colombianos siguen viajando sin la protección que merecen y que el Estado tiene la obligación constitucional de garantizar.

Por lo anterior rindo concepto favorable y solicito respetuosamente a la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes aprobar este proyecto de ley.

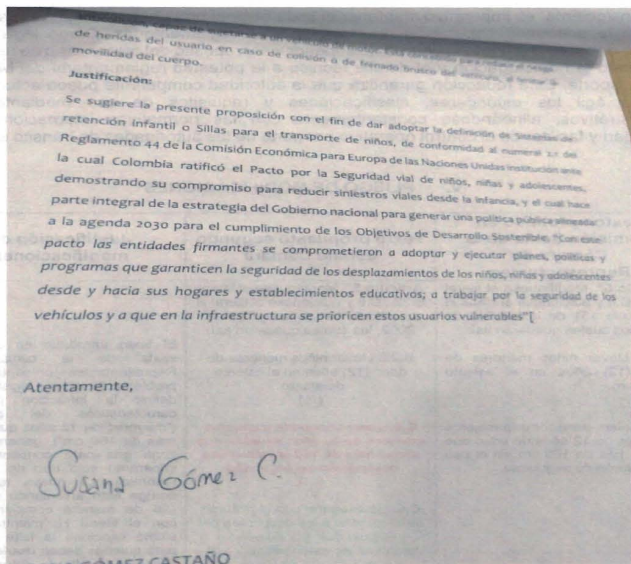
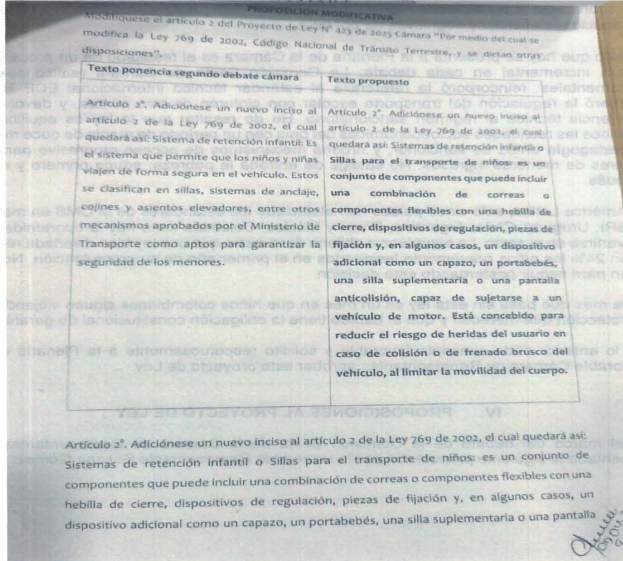
²⁹ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

³⁰ 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

³¹ https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

IV. PROPOSICIONES AL PROYECTO DE LEY

En el marco del debate de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes fue presentada la siguiente proposición por la Honorable Representante Susana Gómez:



La proposición modificativa, si bien presenta rigurosidad técnica, resulta inconveniente desde la técnica legislativa debido al alto riesgo de obsolescencia normativa que conlleva. Al incluir en una Ley de la República descripciones tan detalladas sobre los materiales y la anatomía del sistema, tales como “correas”, “hebilla de cierre” o “pantalla anticollisión”, se corre el riesgo de petrificar la norma frente a los rápidos y constantes avances tecnológicos en materia de seguridad vial. Si en el corto o mediano plazo la industria automotriz desarrolla nuevos mecanismos de anclaje que prescindan de estos elementos físicos específicos, la definición legal quedaría desactualizada, generando vacíos jurídicos e impidiendo el uso de nuevas tecnologías protectoras sin tramitar previamente una nueva reforma en el Congreso.

Por consiguiente, es imperativo mantener el texto original propuesto en la ponencia, el cual respeta la adecuada separación de competencias reglamentarias. Como legisladores, nuestro deber es establecer el mandato superior y el propósito del mecanismo de retención, delegando la homologación y el detalle técnico a la potestad reglamentaria del Ministerio de Transporte. Esta redacción garantiza que la autoridad competente pueda actualizar de manera ágil los estándares, clasificaciones y requisitos de uso mediante actos administrativos, alineándose constantemente con las normativas internacionales de seguridad y facilitando el control operativo por parte de las autoridades de tránsito en la vía.

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado en Comisión Sexta de la Cámara de Representantes	Texto propuesto segundo debate Cámara	Justificación de modificaciones
<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>(...)</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>(...)</p> <p>C.6. No asegurar con el cinturón de seguridad a los ocupantes del vehículo que, por su edad o estatura, no estén obligados al uso del Sistema de Retención Infantil (SRI). (...)</p>	<p>El texto aprobado en comisión sexta de la cámara de Representantes presentaba un problema de técnica legislativa: al definir la infracción por las características del pasajero (“mayores de 12 años que midan más de 150 cm”), generaba una zona gris para ocupantes que superaran solo uno de los dos umbrales. La nueva redacción corrige esto articulando el literal C.6 de manera complementaria con el literal H: mientras este último sanciona la falta de SRI para quienes deben usarlo, el C.6 sanciona la falta de cinturón para quienes ya superaron esos umbrales</p>

<p>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</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>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</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>Así se elimina el vacío de cobertura y se adopta una formulación centrada en la conducta del conductor, “no asegurar”, más propia del lenguaje sancionatorio y de más fácil aplicación por las autoridades de tránsito</p>
---	---	---

VI. 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 cofinanciación”³².

Además, téngase en cuenta que, para la Honorable Corte Constitucional³³, 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 (...)”³⁴.

Subrayado fuera de texto.

³² 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>

³³ 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>

³⁴ 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>

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 hacienda³⁵.

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3 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.
- 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 desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se, el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra

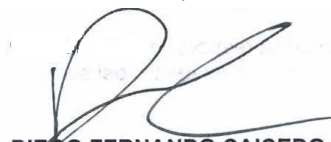
para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles...”.

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, podrá la 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 5º de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

VIII. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones expuestas, el suscrito ponente rinde informe de ponencia favorable y solicita respetuosamente a la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes dar segundo debate al **Proyecto de Ley 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)*

Cordialmente,



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

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE 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 Guillenno 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. 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:

³⁵ 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>

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. 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 Ha 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. No asegurar con el cinturón de seguridad a los ocupantes del vehículo que, por su edad o estatura, no estén obligados al uso del Sistema de Retención Infantil (SRI). (...)
- 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 6°. 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.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA SIETE (07) DE ABRIL DE 2026, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 057 DE 2024 SENADO-423 DE 2025 CÁMARA

"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 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.

Artículo 2°. 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.

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

Parágrafo 2. 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 4°. Reglamentación. Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar y actualizar periódicamente lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil 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 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de un (1) año siguiente a la expedición de la reglamentación.

Parágrafo 2. 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 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.

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 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:

- 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 6°. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 07 de abril de 2026.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de Ley 057 de 2024 Senado-423 de 2025 Cámara. "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES (LEY GUILLERMO VIECCO)" (Acta No. 23 de 2026) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 25 de marzo de 2026, según Acta No. 22, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

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

DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS
Coordinador Ponente

HAIER RINCÓN GUTIÉRREZ
Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 22 de abril de 2026

Autorizo la publicación del presente informe de Ponencia para Segundo Debate, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del

Proyecto de Ley No. 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).

La ponencia para segundo debate fue firmada por el **Honorable Representante DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 173 /26 del 22 de abril de 2026, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario