

PROYECTO DE LEY N° _____

“POR LA CUAL SE FIJAN NORMAS DE SEGURIDAD Y AMBIENTALES EN LOS VEHICULOS QUE SE MATRICULEN EN EL PAIS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:**

Artículo 1º: Objeto. Las disposiciones contenidas en la presente ley están dirigidas a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, y la menor contaminación ambiental, ocasionados por el uso y la conducción de vehículos automotores en el territorio nacional y de manera especial para asegurar la responsabilidad de los actores económicos y la función social de las empresas, atendiendo los artículos 333 y 334 de la Constitución.

Artículo 2º: Campo de aplicación. Las disposiciones aquí contenidas se aplican para todos los vehículos automotores terrestres nuevos, importados o fabricados en el país que se matriculen en Colombia a partir del 1 de enero del año 2020.

Artículo 3º: Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros hasta 8 asientos (Categoría M1 uso público): Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de ocho plazas de asiento (8) o menos, sin contar el asiento del conductor, destinados al transporte público terrestre de personas en todas sus modalidades, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

1. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de Prueba	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Colisión Frontal	R94	FMVSS 208
Colisión Lateral	R95	FMVSS 214
Impacto trasero	R32	FMVSS 301 (excepto para

		vehículos de motorización exclusivamente eléctrica)
Rigidez de Asientos	R17	FMVSS 207
Apoyacabezas de todas las plazas de asiento	R25	FMVSS 202

2. Sistema de frenos con ABS (antibloqueo).
3. Baúl con capacidad mínima de 350 litros.
4. Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales.
5. Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento.
6. Apoyacabezas en todas las plazas de asiento.
7. Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

Parágrafo. Los vehículos de transporte público individual de pasajeros tipo taxi tendrán una vida útil para la prestación del servicio público de diez (10) años.

Artículo 4º: Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros de más de ocho (8) plazas de asientos, sin contar el asiento del conductor (Categoría M2 y M3 de clase 3 y todos los usos): Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de más de ocho plazas de asiento, sin contar el asiento del conductor, en todas sus modalidades, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

1. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de certificado	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Resistencia de estructuras de buses.	R66	FMVSS 220
Cinturones de seguridad, sistemas de retención y anclajes de los cinturones de seguridad	R14 y R16	FMVSS 209 y FMVSS 210
Asientos de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de	R80	FMVSS 207

viajeros y de estos vehículos por lo que respecta a la resistencia de los asientos y de sus anclajes		
Comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de los vehículos.	R118	FMVSS 302

1. Sistema de control de estabilidad.
2. Sistema de frenado con:
 - 2.1. ABS (antibloqueo), y
 - 2.2. Sistemas auxiliares o de respaldo diferentes al freno de estacionamiento.
3. Sistema de control de tracción.
4. Airbags (bolsas de aire) en la fila del conductor.
5. Dispositivos catadióptricos y Marcado de alta visibilidad (cintas retro-reflectivas)
6. Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.
7. Sistema contra Incendios automáticos amigable con el ambiente.
8. Sistema de gestión de flota pro medio salitetal

Artículo 5º: Vehículos de uso Particular: Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de ocho plazas de asiento (8) o menos, destinados para uso particular, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

1. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de Prueba	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Colisión Frontal	R94	FMVSS 208
Colisión Lateral	R95	FMVSS 214
Impacto trasero	R32	FMVSS 301 (excepto para vehículos de motorización exclusivamente eléctrica)
Rigidez de Asientos	R17	FMVSS 207
Apoyacabezas de todas las plazas de	R25	FMVSS 202

asiento		
---------	--	--

- a) Sistema de frenos con ABS (antibloqueo).
- b) Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales.
- c) Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento.
- d) Apoyacabezas en todas las plazas de asiento.
- e) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

Artículo 6º- Control, vigilancia y protección del consumidor y del usuario. El Ministerio de Transporte, en plazo no mayor a 6 meses, deberá expedir los actos administrativos que definan la forma en que se acreditará la dotación del equipamiento u homologación para cada uno de los elementos o sistemas arriba mencionados. Los fabricantes e importadores también deberán remitir los certificados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien realizará pruebas de dotación de equipamiento o funcionamiento previas a la homologación de cada línea y origen de cada modelo de vehículo. También la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá verificar los ensayos en las instalaciones que el fabricante indique, sin perjuicio de efectuarlos directamente en laboratorios acreditados para ello por la autoridad nacional de acreditación del país del laboratorio.

Cada propietario de vehículo nuevo, al momento de su entrega recibirá del comercializador un documento suscrito por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, en que éste manifieste expresamente que el vehículo posee el equipamiento de seguridad activa y pasiva y de control ambiental señalado en esta Ley y las condiciones, instalaciones y el país bajo las cuales lo obtuvo. En los casos de conjuntos de chasis y carrocería, el fabricante de cada uno deberá expedirlo.

Los elementos del equipamiento exigido por la presente ley para los vehículos de servicio público no podrán ser mantenidos o reparados sino en los servicios oficiales autorizados por el fabricante, con el fin de conservar la integridad de las condiciones bajo las cuales se hicieron las pruebas de las piezas, módulos y sistemas originales que garantizan la seguridad de los usuarios. Las empresas de transporte público verificarán tal condición a través de certificaciones de servicio o reparación remitidas directamente desde los servicios oficiales a los responsables de cada empresa habilitada antes de programar la operación. Anualmente se obtendrá certificado de la dotación y estado de los sistemas de cada vehículo, por parte del servicio autorizado.



Artículo 7º: Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir del 1 de enero de 2020 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

De los Honorables Congresista

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Representante a la Cámara por Bogotá

ANDRES FELIPE GARCIA ZUCARDI
Senador de la Republica

ANA PAOLA AGUDELO
Representante a la Cámara
Colombianos en el exterior

GUILLERMINA BRAVO
Representante a la Cámara por Valle

PROYECTO DE LEY N° _____

“POR LA CUAL SE FIJAN NORMAS DE SEGURIDAD Y AMBIENTALES EN LOS VEHICULOS QUE CIRCULAN EN EL PAIS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICION DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley está dirigida a prevenir siniestros viales y minimizar los riesgos y consecuencias para la vida e integridad de los conductores, ocupantes de vehículos en cualquiera de sus modalidades y peatones, a través de la exigencia de un sistema de seguridad y requerimientos técnicos mínimos para los vehículos nuevos, en especial para aquellos destinados a la prestación del servicio público de transporte de personas.

En la misma línea el proyecto de ley busca que El Ministerio de Transporte elabore y promulgue los reglamentos técnicos de las autopartes que se comercializan en el país, y de los elementos de protección para motociclistas, motocarros, tricimotos, y cuatrimotos, con el fin de garantizar que los elementos constitutivos de estos vehículos sean seguros y confiables.

ANTECEDENTES

Mediante la Ley 170 de 1994 el Estado Colombia aprobó el Acuerdo por el que se establece la "Organización Mundial de Comercio (OMC)", suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, y sus acuerdos multilaterales anexos, entre ellos el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (Acuerdo OTC). Colombia es Miembro de la OMC y como tal, ha asumido el cumplimiento paulatino de sus disposiciones y recomendaciones.

El Acuerdo OTC contempla la posibilidad que los países miembros de la OMC expidan reglamentos técnicos, las normas y los procedimientos de evaluación de la conformidad de los productos, para alcanzar objetivos

normativos legítimos, tales como la protección de la salud y la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente.

El Acuerdo OTC recomienda firmemente a los Miembros que basen sus medidas en normas internacionales como medio de facilitar el comercio. En Colombia los reglamentos técnicos son documentos en los que se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables, y cuya observancia es obligatoria.

En Colombia los reglamentos técnicos se han expedido con fines loables como salvaguardar los objetivos legítimos nacionales, minimizar el riesgo de inducir a error a los consumidores al momento de tomar una decisión de compra o consumo, y promover que los fabricantes e importadores cumplan con requisitos mínimos de seguridad entre otros. A diferencia de la norma técnica, el reglamento técnico es obligatorio. La observancia de las normas técnicas es voluntaria.

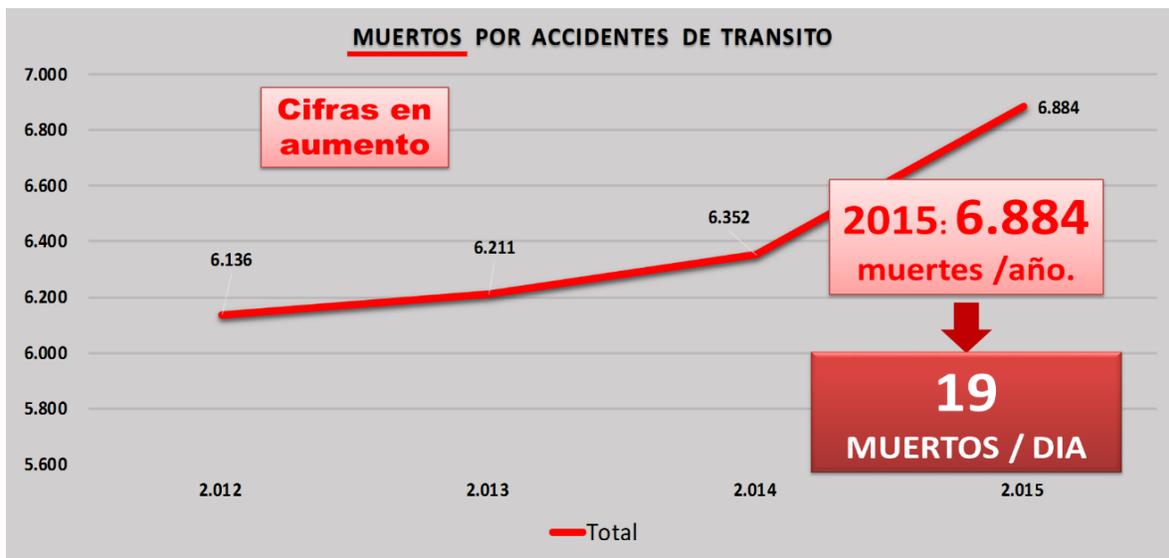
A la fecha el Ministerio de Comercio Industria y Turismo ha expedido los siguientes reglamentos técnicos para vehículos:

- Cinturones de seguridad para uso en automotores (NTC 1570, 3° actualización).
- Acristalamientos de seguridad para automotores y sus remolques (NTC 1467, 3° actualización.).
- Acristalamientos de seguridad resistentes a balas (NTC 1467 3° actualización, NTC 5501 de 2007).
- Sistema de frenos de vehículos automotores (Las NTC dependen del componente, entre ellas figuran la NTC 1721/2009, NTC 977/1996 1721/2009 4° actualización).
- Llantas neumáticas para vehículos automotores y sus remolques (NTC 1275 5° versión, NTC 1303 5° Versión, NTC 1304 5° versión).
- Conversión a gas natural (NTC Dependen del tipo de vehículo entre ellas figuran la NTC 4821 /2005 2° versión, NTC 5212-1/2003, NTC 5212-2/2003, NTC 4828/2001 entre otros).
- Cintas retroreflectivas para uso vehicular (NTC 5807 de 2010
- Cascos (R. 1737 de 2004 Min Transporte) NTC 4533.

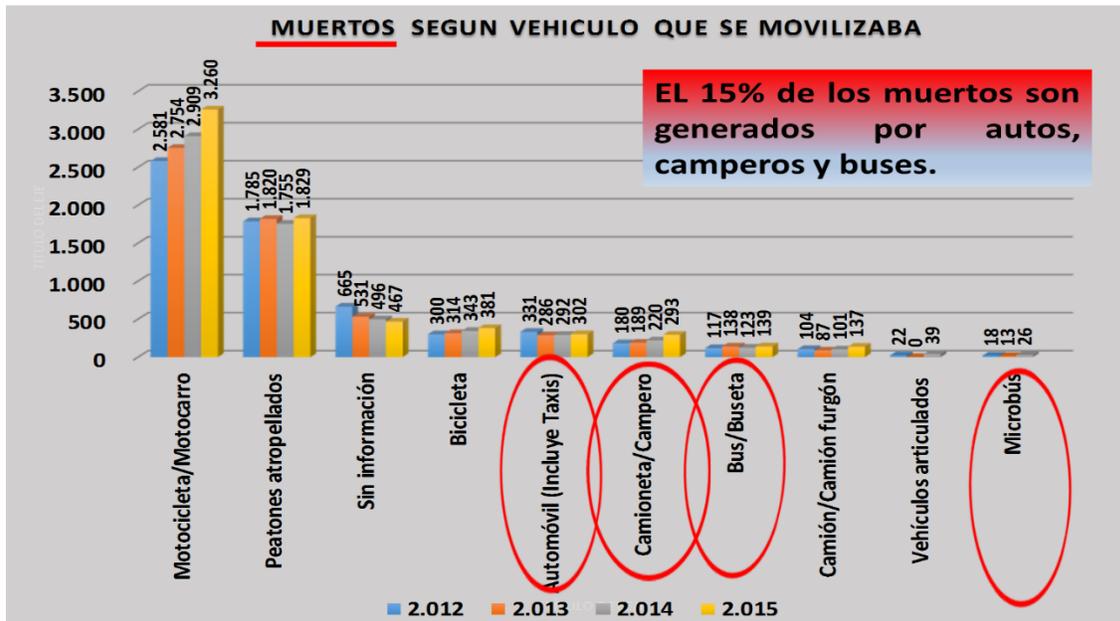
CONTEXTO



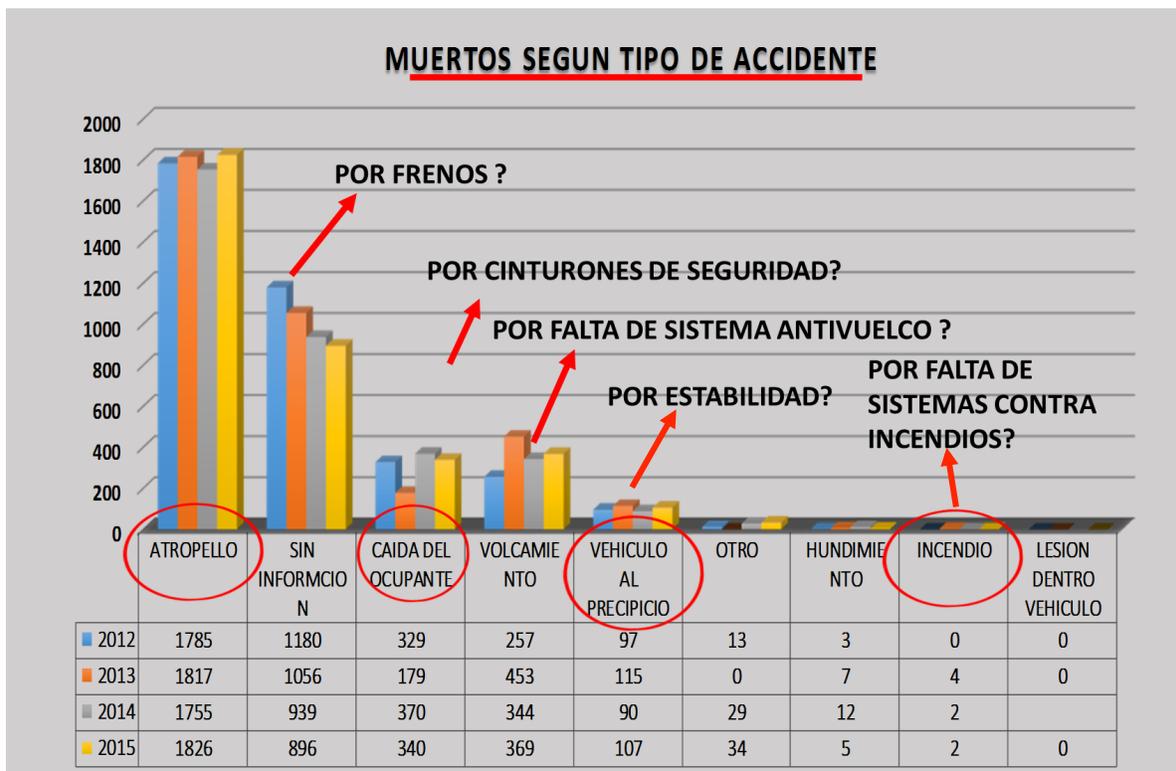
FUENTE: Forensis datos para la vida y Ditra. Datos 2015



FUENTE: Forensis datos para la vida y Ditra. Dato 2015



FUENTE: Forensis datos para la vida y Ditra. Datos 2015



FUENTE: Forensis datos para la vida

DIAS DE INCAPACIDAD GENERADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

DIAS DE INCAPACIDAD / AÑO	CONDUCTOR		PASAJERO		PEATON		TOTAL		INCREMENT 0 %
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	
1 A 30 DIAS	148.905	154.095	93.075	95.205	67.140	67.935	309.120	317.235	2,6%
31 A 90 DIAS	376.080	453.660	162.120	176.340	187.140	205.260	725.340	835.260	13,2%
MAYOR A 90 DIAS	102.690	114.240	43.260	44.205	42.105	42.420	188.055	200.865	6,4%
TOTAL	629.688	724.009	300.468	317.764	298.398	317.629	1.224.528	1.355.374	9,7%

En 2014 se generó 3.713 años de incapacidad aprox.

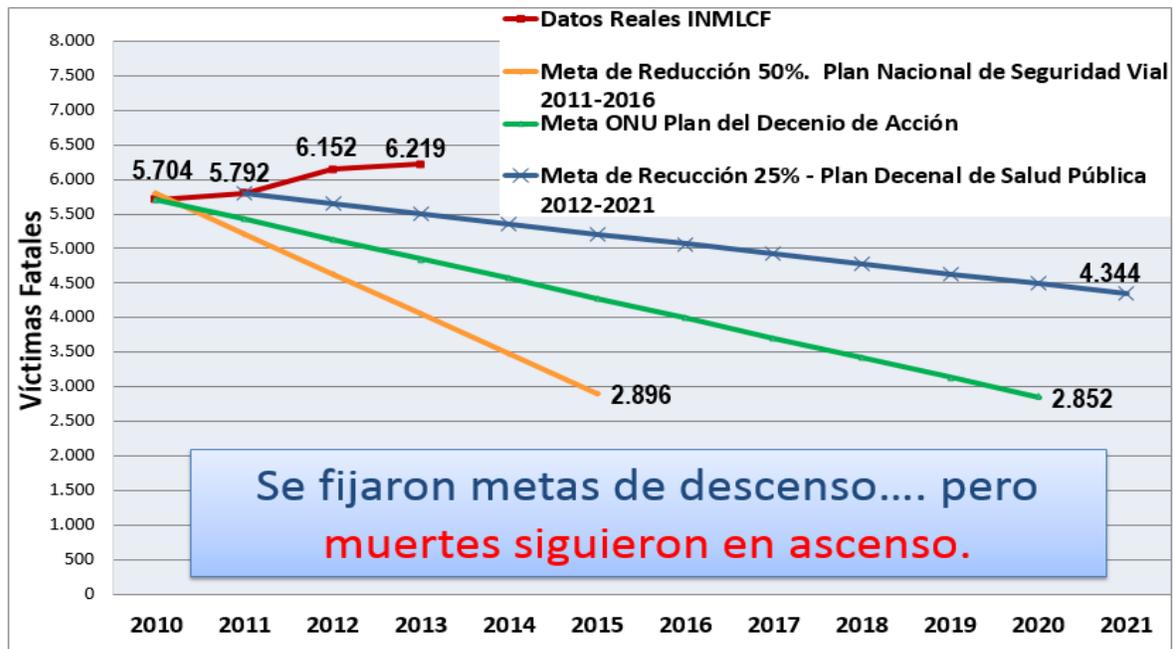
FUENTE: Forensis datos para la vida

Accidentes de tránsito, después de los homicidios, son la segunda causa de muerte violenta en Colombia



Fuente: Forensis datos para la vida.

AVANCES EN METAS TRAZADAS EN DISMINUCIÓN DE MUERTOS



Por Otra parte LATIN NCAP es una organización que realiza un Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) brinda a los consumidores información independiente y transparente acerca de los niveles de seguridad que ofrecen los diferentes modelos de vehículos del mercado.

Latín NCAP basa sus pruebas en métodos internacionalmente reconocidos y califica entre 0 y 5 estrellas la protección que brindan los vehículos para ocupante adulto y para ocupantes niños. Latín NCAP comenzó en el año 2010 como una iniciativa y en 2014 fue establecida como una asociación bajo el marco de una entidad legal. Latín NCAP evalúa la versión más básica en seguridad de los modelos disponibles en el mercado, y está en su página web, permite conocer la calificación de los vehículos que se comercializan en Latinoamérica, que encuentra a continuación.

TABLA DE RESULTADOS

marca	modelo	 cantidad de bolsas de aire	 cantidad de estrellas ocupante adulto	 cantidad de estrellas ocupante infantil
	HONDA HR-V *	✓ 2	★★★★★	★★★★★
	JEEP RENEGADE *	✓ 2	★★★★★	★★★★★
	SEAT LEÓN ST *	✓ 6	★★★★★	★★★★★
	TOYOTA HIUX (Argentina) *	✓ 3	★★★★★	★★★★★
	VOLKSWAGEN GOLF *	✓ 7	★★★★★	★★★★★
	FORD FOCUS III *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
	HONDA CITY *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
	HONDA FIT *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
	SEAT LEÓN *	✓ 6	★★★★★	★★★★☆
	TOYOTA COROLLA *	✓ 3	★★★★★	★★★★☆
	TOYOTA HIUX (Tailandia) *	✓ 3	★★★★★	★★★★☆
	TOYOTA RAV 4 *	✓ 3	★★★★★	★★★★☆
	VOLKSWAGEN UP! *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
	VOLKSWAGEN JETTA / VENTO *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
	FORD ECOSPORT *	✓ 2	★★★★★	★★★☆☆
	MITSUBISHI MONTERO SPORT *	✓ 3	★★★★★	★★★☆☆



	VOLKSWAGEN VENTO *	✓ 2	★★★★★	★★★☆☆
	FORD FIESTA *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	HONDA CITY *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	CHEVROLET CRUZE LT *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	FIAT NEW PALIO *	2	★★★★☆	★★★☆☆
	FORD FOCUS HATCHBACK *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	FORD KA *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	HYUNDAI CRETA *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	HYUNDAI HB20 *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	PEUGEOT 208	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	VOLKSWAGEN POLO *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	CITROEN C3	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	NISSAN TIIDA SEDAN *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	NISSAN VERSA *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	RENAULT DUSTER	✓ 1	★★★★☆	★★★☆☆
	RENAULT FLUENCE *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	SUZUKI CELERIO *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	TOYOTA ETIOS *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	VOLKSWAGEN FOX *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	CHEVROLET MALIBU *	✓ 10	★★★★☆	★★☆☆*
	NISSAN MARCH *	✓ 2	★★★★☆	★★☆☆*
	NISSAN TIIDA HATCHBACK *	✓ 2	★★★★☆	★★☆☆*
	TOYOTA COROLLA XEI	✓ 2	★★★★☆	★★☆☆*
	FORD RANGER *	✓ 3	★★★☆☆	★★★★★**
	VOLKSWAGEN CLÁSICO (BORA)	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	CHEVROLET ONIX	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	FIAT PALIO ELX 1.4 *	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆



	CHEVROLET MERIVA GL PLUS	✓ 2	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆
	NISSAN TIIDA HATCHBACK	✓ 1	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆
	SUZUKI SWIFT	✓ 2	★ ★ ★ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆
	PEUGEOT 208	✓ 2	★ ★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆ **
	PEUGEOT 207 COMPACT 5P 1.4 *	✓ 2	★ ★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	NISSAN MARCH	✓ 2	★ ★ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆
	FIAT NEW PALIO	✓ 2	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆ **
	FORD KA FLY VIRAL	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆
	CHEVROLET CELTA	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	FIAT NOVO UNO EVO	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	FIAT PALIO ELX 1.4	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	JAC J3	✓ 2	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	PEUGEOT 207 COMPACT 5P 1.4	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	RENAULT SANDERO	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	VOLKSWAGEN GOL TREND 1.6	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	CHEVROLET CORSA CLASSIC	✗	★ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆
	SUZUKI ALTO K10	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ☆ ☆
	CHEVROLET AGILE	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	CHEVROLET AVEO	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	CHEVROLET SAIL	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆ **
	CHEVROLET SPARK	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	FIAT NEW PALIO	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	GEELY CK 1 1.3	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	HYUNDAI GRAND I10	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ★ ☆ ☆ ☆
	BYD F0	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆ **
	KIA PICANTO	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆ **
	NISSAN TIIDA SEDAN	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆
	RENAULT CLIO MIO	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆ ☆
	CHERY IQ	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆ ☆
	LIFAN 320	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆ ☆
	NISSAN TSURU / SENTRA B13	✗	☆ ☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆ ☆

Y según informe de ventas que realizó de la ANDI y Fenalco del sector automotriz del año 2015 las 5 marcas más vendidas son Chevrolet, Renault, Kia, Nissan, Hyundai, y dichas marcas no tiene ninguna referencia en el top 10 de las más seguras según Latin Ncap, pero lo más preocupante que al contrario algunas de sus referencias si se encuentran en los más inseguros.

Comportamiento de las matrículas de vehículos nuevos por marca a diciembre de 2015

Orden	Marca	Acumulado año	% año	Variación frente al año anterior	Mes	% mes	Variación frente al año anterior
1	CHEVROLET	67.755	23,9%	-17,4%	6.899	23,4%	-23,6%
2	RENAULT	48.870	17,3%	-1,8%	5.109	17,3%	-22,1%
3	KIA	28.386	10,0%	-10,3%	3.568	12,1%	-8,6%
4	NISSAN	20.180	7,1%	-5,2%	1.981	6,7%	-28,2%
5	HYUNDAI	17.680	6,2%	-16,9%	2.098	7,1%	-14,6%
6	FORD	16.152	5,7%	-24,2%	1.258	4,3%	-53,4%
7	MAZDA	15.766	5,6%	38,9%	1.890	6,4%	10,9%
8	TOYOTA	9.048	3,2%	-34,2%	1.092	3,7%	-35,3%
9	SUZUKI	8.163	2,9%	8,9%	834	2,8%	-23,3%
10	VOLKSWAGEN	7.397	2,6%	-17,2%	778	2,6%	-26,0%

1. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

La circulación libre y segura en los diferentes medios de transporte es un derecho de todos los habitantes del territorio Colombiano a cargo del Estado y del Ministerio de Transporte, la seguridad vial debe estar encaminada a prevenir los accidentes de tránsito, y minimizar las consecuencias de siniestros viales a través de la fijación de normas de seguridad y especificaciones técnicas con que deben contar los vehículos nuevos que entren a circular dentro del territorio.

Teniendo en cuenta el objeto del proyecto de ley, es importante señalar que la Constitución Política de 1991 estableció en sus artículos 25, 58, 333 y 334 el ejercicio de actividades económicas e iniciativas privadas como un derecho que puede ejercer cualquier persona con libertad y protección

del Estado. Sin embargo, La misma Constitución en su artículo 78 ordenó la existencia de un campo de protección a favor del consumidor y/o usuario de bienes y servicios inspirado principalmente en garantizar la defensa, la salvaguarda, la seguridad e igualdad de los consumidores.

Los artículos superiores 78, 333 y 334 ya mencionados sujetaron todas las actividades económicas al cumplimiento de los requisitos y permisos fijados en la ley, cuyo fin se debe encaminar a la protección del usuario y/o el consumidor y a garantizar el bien común y la prevalencia del interés social en todos los casos.

Las Sentencias de Constitucionalidad C-1141 de 2000 y C- 592 de 2012 ha sido enfáticas en ratificar la potestad conferida al Estado para intervenir en las relaciones económicas, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía a través de la ley, la cual regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad.

El Gobierno Colombiano ha avanzado con la implementación de medidas de seguridad para los vehículos, y para algunas de sus autopartes, la adhesión al Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio es uno ellos, en el mismo el país se comprometió a garantizar la calidad de sus exportaciones, la protección de la salud y la vida de las personas, la protección del medio ambiente, y la prevención de prácticas que pueden inducir a error como objetivos legítimos. Sin embargo se hace necesario garantizar la protección a la vida, a la integridad y la seguridad vial a través de la implementación de las medidas y sistemas de seguridad en los vehículos automotores nuevos que se vayan a importar, a comercializar y a usar en Colombia.

1.1 Fundamentos Constitución Política

“ARTICULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

[...]

“Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”.

[...]

“Artículo 58. Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultare en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social...

[...]

“Artículo 78. La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos”.

[...]

“ARTICULO 208. Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del Presidente de la República, les corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley...”

[...]

“ARTICULO 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación”.

[...]

“ARTÍCULO 334: La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución,

utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar Los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva".

[...]

1.2 Fundamentos Legales

Ley 170 de 1994, Decisión 376 Sistema Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos y Metrología¹ que establece:

“Artículo 26.- Los Países Miembros podrán mantener, elaborar o aplicar reglamentos técnicos en materia de seguridad, protección a la vida, salud humana, animal, vegetal y protección al medio ambiente. Estos serán definidos en función de las propiedades de uso y empleo de los productos y servicios a los que hacen referencia.

¹ <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/Dec376s.asp>

Adicionalmente podrán elaborar reglamentos técnicos basados en el diseño y características descriptivas en la medida en que éstas se encuentren relacionadas con el uso y empleo.

Asimismo, los reglamentos técnicos deberán especificar los productos a los que hacen referencia, indicando su clasificación arancelaria, requisitos, procedimientos y organismos nacionales encargados de velar por su cumplimiento”.

Ley 155 de 1959

“ARTICULO 3o. El Gobierno intervendrá en la fijación de normas sobre pesas y medidas, calidad, empaque y clasificación de los productos, materias primas y artículos o mercancías con miras a defender el interés de los consumidores y de los productores de materias primas”.

[...]

Ley 489 de 1998

“**Artículo 59°.- Funciones.** Corresponde a los ministerios y departamentos administrativos, sin perjuicio de lo dispuesto en sus actos de creación o en leyes especiales:

2. Cumplir con las funciones y atender los servicios que les están asignados y dictar, en desarrollo de la ley y de los decretos respectivos, las normas necesarias para tal efecto.

[...]

6. Participar en la formulación de la política del Gobierno en los temas que les correspondan y adelantar su ejecución”.

Decreto 087 de 2011

“Artículo 2: Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

[...]

2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura”.

3. CONVENIENCIA

Se requiere expedir una normatividad aplicable a vehículos automotores nuevos importados, fabricados y comercializados que circulen en el territorio Nacional con el propósito de determinar los requisitos mínimos con que deben contar los vehículos automotores de uso particular y principalmente aquellos vehículos de servicio público destinados al transporte de personas en todas sus modalidades con capacidad superior a los 19 pasajeros.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA

El Objeto de la presente ley está dirigida a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, y la menor contaminación ambiental, ocasionados por el uso y la conducción de vehículos automotores en el territorio.

Las disposiciones aquí contenidas se aplican para todos los vehículos automotores terrestres nuevos, importados o fabricados en el país que se matriculen en Colombia a partir del 1 de enero del año 2020 según la siguiente clasificación

1. Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros hasta 8 asientos (Categoría M1 uso público y deberán contar con las siguientes Características:

- a) Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS – Pruebas de colisión
- b) Sistema de frenos con ABS (antibloqueo).
- c) Baúl con capacidad mínima de 350 litros.
- d) Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales.
- e) Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento.
- f) Apoyacabezas en todas las plazas de asiento.
- g) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.
- h) Se le da vida útil de 10 años a los vehículos tipo taxi.

2. Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros de más de ocho (8) plazas de asientos, sin contar el asiento del conductor (Categoría M2 y M3 de clase 3 y todos los usos)

- a) Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS – Pruebas de colisión
- b) Sistema de control de estabilidad.
- c) Sistema de frenado con:
 - ABS (antibloqueo), y
 - Sistemas auxiliares o de respaldo diferentes al freno de estacionamiento.

- d) Sistema de control de tracción.
- e) Airbags (bolsas de aire) en la fila del conductor.
- f) Dispositivos catadióptricos y Marcado de alta visibilidad (cintas retro-reflectivas)
- g) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.
- h) Sistema contra Incendios automáticos amigable con el ambiente.
- i) Sistema de gestión de flota pro medio salitetal

3. Vehículos de uso Particular

- a)** Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS – Pruebas de colisión.
- b)** Sistema de frenos con ABS (antibloqueo).
- c)** Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales.
- d)** Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento.
- e)** Apoyacabezas en todas las plazas de asiento.
- f)** Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

Se establece un artículo es especial de Control, vigilancia y protección del consumidor y del usuario, que debe cumplir con los siguientes compromisos.

1. El Ministerio de Transporte, en plazo no mayor a 6 meses, deberá expedir los actos administrativos que definan la forma en que se acreditará lo exigido en el proyecto de ley.
2. Los fabricantes e importadores también deberán remitir los certificados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien realizará pruebas de dotación de equipamiento o funcionamiento.
3. Cada propietario de vehículo nuevo, al momento de su entrega recibirá del comercializador un documento suscrito por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, en que éste manifieste expresamente que el vehículo posee el equipamiento de seguridad activa y pasiva y de control ambiental señalado en esta Ley y las condiciones.
4. Los elementos del equipamiento exigido por la presente ley para los vehículos de servicio público no podrán ser mantenidos o reparados sino en los servicios oficiales autorizados por el fabricante, con el fin de conservar la integridad de las condiciones bajo las cuales se hicieron las pruebas

5. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7º de la Ley 819 de 2003 es preciso determinar que el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal toda vez que no ordena gasto adicional ni tampoco otorga beneficios tributarios de ningún tipo, por lo tanto no ordena una modificación al marco fiscal de mediano plazo de la entidad competente.

Atentamente,

De los Honorables Congresista

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Representante a la Cámara por Bogotá

ANDRES FELIPE GARCIA ZUCARDI
Senador de la Republica

ANA PAOLA AGUDELO
Representante a la Cámara
Colombianos en el exterior

GUILLERMINA BRAVO



Representante a la Cámara por Valle