

Análisis de Impacto Normativo *ex post* al Reglamento Técnico – Cinturones de Seguridad

Dirección de Regulación

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Bogotá D.C., Diciembre 2017

Calle 28 N° 13A -15 / Bogotá, Colombia
Conmutador (571) 6067676
www.mincit.gov.co



GD-FM-042.V3

Contenido

1. Problemática.....	4
1.1. Causas-Efectos	4
1.2. Problematización.....	5
1.2.1. Regulación Nacional.....	5
1.2.2. Normalización.....	9
1.2.3. Regulación Internacional	10
1.3. Conclusiones de la Problemática	13

Introducción

En el marco de la política de mejora normativa que establece el CONPES 3816 de 2014, el capítulo 7mo del Decreto 1074 de 2015 y el Decreto 1595 de 2015, se inició el proceso de Análisis de Impacto Normativo (en adelante AIN), sobre el reglamento técnico aplicable a los Cinturones de Seguridad para uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo por medio de la Resolución 1949 de 2009.

Esta tarea corresponde a un análisis ex post, para lo cual se partió por verificar la vigencia de la problemática que dio origen al Reglamento Técnico. Con este ejercicio se brindaron los elementos de juicio suficiente para que la entidad reguladora competente pueda decidir con base en evidencia si corresponde mantener el reglamento en cuestión, modificarlo o derogarlo, de acuerdo con sus objetivos.

De esta manera fue posible identificar que el reglamento técnico de Cinturones de Seguridad correspondió a una serie de reglamentos de autopartes de vehículos que en su conjunto compartían los mismos objetivos y que por la necesidad de regulación fueron expedidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de acuerdo con el numeral 7 del artículo 28 del Decreto 210 de 2003, el cual establece que la Dirección de Regulación de este Ministerio elaborará los reglamentos que no correspondan a una entidad o autoridad diferente.

En este sentido el reglamento técnico se enfoca en un producto sobre el cual no existe evidencia específica de suscitar un riesgo para la salud y en términos generales, para cualquiera de los objetivos legítimos definidos en los acuerdos de Obstáculos Técnicos al Comercio.

Teniendo en cuenta esta apreciación se verificaron los antecedentes, la regulación nacional e internacional, se validaron los objetivos del reglamento, las normas técnicas internacionales y la Norma Técnica Colombiana, para tener una visión amplia del problema y, por supuesto, la forma en que en diversos países han enfrentado el riesgo ocasionado por el uso de un vehículo automotor para tener un referente.

En este análisis del problema se observa la necesidad de generar una visión general de los objetivos y de las herramientas o mecanismos de seguridad con que cuentan los automóviles en la actualidad, ajustando el objeto de regulación para así contemplar la necesidad de que el regulador natural, que como se mencionará en el cuerpo del análisis, será la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en los términos y objetivos señalados en la Ley 1702 de 2013, incorpore en su evaluación de alternativas de este AIN los demás componentes de seguridad activa y pasiva que considere pertinente.

1. Problemática

Existe un riesgo intrínseco en el uso de cualquier vehículo automotor. Este riesgo está asociado o se traduce en la posibilidad de sufrir un accidente por cualquiera de las causas que puedan intervenir en el momento en que se produce, teniendo consecuencias negativas en los ocupantes.

1.1. Causas-Efectos

De acuerdo con un estudio del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (Ver Anexo 1), el riesgo es el resultado de cuatro factores:

- a. El error humano en el sistema de tránsito.
- b. La magnitud y naturaleza de la energía cinética del impacto al que las personas se encuentran expuestas en el sistema, como resultado de los errores.
- c. La tolerancia del cuerpo humano a este impacto;
- d. La disponibilidad y calidad de los servicios de emergencia y de atención traumatológica aguda.

Siguiendo el estudio antes mencionado, el riesgo está determinado por el hombre, la vía y el vehículo, de tal manera que las políticas mundiales relacionadas con la seguridad vial se han enfocado en la necesidad de reducir las víctimas y traumatismos por accidentes de tránsito.

De conformidad con la necesidad de mitigar los efectos asociados a estos accidentes, las políticas gubernamentales colombianas de Seguridad Vial han abarcado normas de distinto rango, dirigidas a cada uno de los factores antes mencionados.

Así las cosas, estas políticas se han gestionado desde el punto de vista de educación vial, (factor hombre) diseño y mantenimiento de vías (factor vía) y diseño y mantenimiento del vehículo (factor vehículo).

Con respecto a este último elemento, que determina el riesgo asociado a la problemática- se ha regulado de manera atomizada cada uno de los componentes de seguridad de estos bienes, mediante leyes, resoluciones y demás actos administrativos determinando la política de seguridad vial en Colombia. De esta manera el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ha expedido reglamentos técnicos estableciendo los requisitos que deben cumplir los frenos de los vehículos, las llantas, los acristalamientos, cintas retroreflectivas y cinturones de seguridad.

La OMS ha catalogado la accidentalidad vial como una de las principales epidemias de nuestra sociedad. De hecho, un estudio realizado conjuntamente con el Banco Mundial, los accidentes de tránsito aparecen como la novena causa de morbilidad en el planeta (Ver anexo 2). Esta razón es la primera causa de muerte de las personas menores de 40 años a escala mundial.

En 2015, al Instituto Nacional de Medicina Legal colombiano fueron reportados 52.690 casos atendidos por accidentes de transporte; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.884 personas fallecidas (13,07%) y las lesiones no fatales reportan un total de 45.806 personas lesionadas. (Ver anexo 1).

1.2. Problematicación

Dando una mirada panorámica de la regulación en Colombia de los cinturones de seguridad, es posible observar que en armonía con las preocupaciones mundiales con respecto de la accidentalidad vial, el Estado Colombiano ha dado unos pasos importantes para generar unos lineamientos y unos estándares de calidad que permitan tener unos productos acordes con las exigencias internacionales. Sin embargo, la infraestructura nacional, las adaptaciones de la Norma Internacional y la necesidad de una revisión de la regulación nacional e internacional son trascendentales para que el regulador determine la mejor alternativa de solución del problema aquí analizado.

1.2.1. Regulación Nacional

Es claro que el objetivo perseguido por el reglamento técnico, apunta a la misma dirección de la política nacional de seguridad vial cuyos orígenes se pueden observar en la Ley 769 de 2002. Mediante esta Ley en el parágrafo 1 del artículo 4º le asigna la competencia al Ministerio de Transporte, como órgano rector del tránsito y transporte, de elaborar el Plan Nacional de Seguridad Vial:

“...Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad”

La política nacional de seguridad vial se consolida mediante la expedición de la Ley 1450 de 2011, la cual la convierte en política de Estado, se expiden las resoluciones 1282 de 2012 y 2273 de 2014 y se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV- cuyo objetivo es reducir la mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia (Ver anexo 3).

En el entretanto y mientras se consolidaban y articulaban los insumos necesarios para el nacimiento de la ANSV, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo expidió un reglamento técnico en el 2005, el cual regulaba las características que debían tener los cinturones de seguridad, en consonancia con el artículo 82 de la Ley 769 de 2002 (el cual estableció el uso obligatorio del cinturón de seguridad) y de la Resolución 19200 de 2002 la cual determinó en su artículo 4 lo siguiente:

“Artículo 4º. A partir del año 2004 los vehículos fabricados, ensamblados o importados se les exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, **con las características técnicas de fijación y anclaje contempladas en el artículo segundo del presente acto administrativo.**”

Para tales fines, en el año 2003 se actualizó la Norma Técnica Colombiana de cinturones de seguridad, con base en la Norma Uniform Provisions Concerning the Approval of Safety-Belts and Restraint Systems for Adult Occupants of Power-Driven Vehicles, con Addendas hasta el 30 de abril de 1998, y sobre la cual se determinaron los requisitos de la cinta y sus piezas rígidas (hebillas, dispositivos de ajuste, accesorios y similares) así como también se definieron las pruebas necesarias para determinar la conformidad.

Así las cosas, el Mincomercio expidió la resolución 1274 de 2005 (ver anexo 4) exigiendo los requisitos mínimos de calidad que los cinturones de seguridad debían contener y las pruebas respectivas para poder evaluar la conformidad, basado en la Norma Técnica Colombiana 1570 cuya actualización ha sido mencionada anteriormente.

Su vigencia estaba prevista para el siete (7) de enero de 2006, sin embargo, se prorrogó la entrada tres meses más, mediante la Resolución 3116 de 2005 (ver anexo 5), debido a que no existía la infraestructura nacional para realizar las pruebas requeridas en la regulación antes mencionada; de tal forma que pasado el plazo de los tres meses hubo la necesidad de postergar la vigencia, una vez más, mediante la Resolución 600 de 2006 (ver anexo 6), dando una prórroga de tres meses adicionales.

Las condiciones fueron las mismas al término de este plazo; no existían entidades certificadoras acreditadas que tuvieran los recursos para efectuar las pruebas respectivas (prueba dinámica) y por ende, se efectuó una suspensión, mediante la Resolución 1388 de 2006, de la entrada en vigencia del Reglamento Técnico de Cinturones de Seguridad.

Esta Resolución exigía por lo menos dos organismos certificadores acreditados y la elaboración de una valoración de costos asociados a la evaluación de la conformidad.

En estas condiciones, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo expidió el reglamento técnico de cinturones de seguridad, mediante Resolución 1949 de 2009 (ver anexo 7), derogando el anterior, eliminando la exigencia de la prueba dinámica, esencial para probar este producto.

Por otra parte, conservó su espíritu y objetivo principal el cual, como se mencionó, coincide con el de la política nacional de seguridad vial. Así se puede observar cuando se lee el artículo 2º de la Resolución antes mencionada:

“Artículo 2º. Objeto. El presente Reglamento Técnico tiene como objeto establecer medidas tendientes a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas que ocupan vehículos automotores, en caso de accidentes, aceleración o desaceleración abrupta del vehículo, a través del cumplimiento de requisitos técnicos de desempeño de los cinturones de seguridad, así como prevenir prácticas que puedan inducir a error a los consumidores.”

El campo de aplicación del Reglamento delimita la regulación a los cinturones de seguridad, destinados a proteger al conductor y sus pasajeros que se movilicen en vehículos automotores tanto de servicio público como particular que circulen en carreteras públicas o privadas, tal como se puede observar en el primer inciso del artículo 3:

Artículo 3º. “Este Reglamento Técnico aplica a los cinturones de seguridad destinados a proteger al conductor o a sus pasajeros que se movilicen en vehículos automotores tanto de servicio público como particular, que circulen en carreteras públicas o privadas.”

Es decir, mediante la regulación de uno de los componentes o piezas de seguridad, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo definió una serie de requisitos técnicos que coadyuvan para garantizar que va a existir una reducción de lesiones y muertes.

¿De qué manera?

El cinturón de seguridad debe garantizar la retención y protección de los cuerpos de los ocupantes del vehículo en caso de vuelco o detención brusca del vehículo por un accidente, evitando que se desplacen y reciban violentos golpes o salgan proyectados al exterior producto de una intempestiva desaceleración, en donde los ocupantes siguen la trayectoria inicial y salen despedidos hacia delante con una fuerza proporcional a la velocidad a la que se circulara en ese momento producto de la inercia. En caso de una frenada normal, aunque sea algo enérgica, los ocupantes pueden sujetar sus cuerpos mediante la contracción de sus músculos. Pero cuando se produce una colisión frontal, el vehículo sufre una deceleración tan fuerte que es

imposible contenerse con la simple acción muscular, provocando que los cuerpos salgan lanzados como proyectiles, que pueden impactar contra el parabrisas, volante, o los asientos anteriores, pudiendo aplastar los pasajeros situados en la parte trasera a los situados delante, pues la estructura de los asientos no está diseñada para resistir tanta presión.

Sin embargo, como ya se había señalado, el producto objeto de la regulación debe ser el vehículo, debido a que el uso de este genera el riesgo y no cada autoparte o pieza de seguridad. Además, la eficacia de la medida se encuentra determinada por la capacidad de esta para solucionar el problema y dado que no existe evidencia de que el bien como tal -el cinturón- pudiera atender contra algunos de los objetivos legítimos, el reglamento técnico en específico puede no estar cumpliendo su propósito inicial y sí constituyéndose en un obstáculo innecesario al comercio.

Una aproximación de regulación del producto se efectuó mediante la expedición de la Resolución 5543 de 2013, la cual realiza modificaciones a los reglamentos técnicos de Acristalamientos de Seguridad, Llantas Neumáticas y Cinturones de Seguridad, incorporando un término nuevo: “Certificado de Desempeño”. Por medio de este la casa matriz emite una certificación que garantice que el producto es seguro y que su desempeño o funcionalidad guardan conformidad con las normas técnicas específicas. Es decir, se modificó la forma de demostrar la conformidad de primera parte que se tenía mediante la Resolución 1949 de 2009. (Ver anexo 8)

No obstante que la regulación de cinturones de seguridad no cuenta con prueba dinámica, ni con primera o tercera parte para demostrar la conformidad, es una primera aproximación a la regulación del producto que trae consigo el riesgo; regulación del vehículo.

El desarrollo de los automóviles, por mandato legal o por estrategia comercial, se ha traducido en más sistemas de seguridad haciendo que la sociedad haya dado por descontado que los vehículos deben estar equipados con la mayor cantidad posible de elementos que mejoren estas condiciones en el vehículo. Por ejemplo, hace algunos años atrás, solamente vehículos de gama alta equipaban airbag para el conductor. La evolución de las norma internacionales hace que los airbags para el piloto se vuelvan obligatorios, pero ya entonces comienza un aumento del número de ellos en el vehículo, para proteger no solo al conductor sino también a los ocupantes.

En este sentido, la seguridad que el producto genere, dependerá del grado de desarrollo de los sistemas incorporados en el producto; estos están divididos en dos grandes clasificaciones y son conocidos como sistemas de seguridad activa y pasiva.

La seguridad activa es la que debe tener un vehículo para evitar que se produzca un accidente. Comprende un conjunto de elementos destinados a que el conductor

tenga siempre un completo y perfecto dominio sobre su vehículo, procurando que sea dueño de sus movimientos en cada momento. Como elementos de este grupo tenemos los frenos, el timón, las llantas, amortiguadores, etc.

Por otra parte la seguridad pasiva comprende una serie de dispositivos cuya misión consiste en tratar de disminuir al máximo la gravedad de las lesiones producidas a las víctimas de un accidente una vez que éste se ha producido. Aquí estarían los cinturones de seguridad, airbags, apoya cabezas, estructura deformable, parabrisas laminados, etc.

1.2.2. Normalización

Al principio, cada país legislaba sus propios reglamentos de seguridad dirigidos a proteger a los usuarios de los vehículos y a los peatones que pudieran sufrir atropellos. Poco a poco, al aumentar el comercio internacional de vehículos, las limitaciones y reglamentos que cada país introducía para sus vehículos iban adquiriendo un carácter más internacional.

En la elaboración de los reglamentos participan miembros de las administraciones, asociaciones de fabricantes, usuarios y agencias de normalización. Cada reglamento suele estar precedido de una importante labor investigadora, tanto de los problemas que se detectan en el tráfico como de las soluciones que puedan hacer viable su incorporación.

El Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación- ICONTEC es la entidad encargada de ejercer las funciones de Organismo Nacional de Normalización, así lo establece el Decreto 1595 de 2015 en su artículo 2.2.1.7.3.1.

Por otra parte el mismo decreto, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, dispone en el artículo 2.2.1.7.5.2. lo siguiente: “Los reglamentos técnicos deberán basarse en las normas técnicas internacionales. Igualmente, podrán constituirse como referentes de los reglamentos técnicos las normas técnicas nacionales armonizadas con normas técnicas internacionales. Lo anteriormente mencionado se aplicará salvo que unas u otras sean ineficaces, o inapropiadas para proteger los objetivos legítimos señalados en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos de la Organización Mundial del Comercio. En estos casos, el Reglamento Técnico deberá estar soportado en evidencia científica.”

De esta manera se actualizó en el 2003 la Norma Técnica Colombiana con base en Norma Internacional de Naciones Unidas E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505, del 25 de enero de 1980, definiendo entre otros, requisitos técnicos de seguridad en el numeral 6°. Estas características técnicas se exigieron en el reglamento técnico para las

piezas rígidas, (hebilla, accesorios, retractor, etc.), cintas y el sistema de retención, junto con las correspondientes pruebas para evaluar la conformidad (Ver NTC 1570).

Adicionalmente, fueron aceptados como equivalentes los procedimientos de evaluación de la conformidad basados en diferentes normas internacionales. Estas son:

- Norma Japonesa JIS D4604
- Reglamento Europeo ECE 16-04,
- Reglamento de la Naciones Unidas ONU R16
- Norma Estadounidense FMVSS 209
- Norma Australiana ADR4/04
- Norma China GB 14166
- Normas Brasileñas NBR 7337 98 y NBR 7338 98

Con base en lo anterior, la Resolución 1949 de 2009 incorpora estos requisitos y establece la evaluación de la conformidad de tercera parte. Sin embargo en parágrafo 2 del artículo 7 abre la posibilidad de realizar la declaración de primera parte en caso de no existir al menos un organismo de certificación y un laboratorio acreditado.

1.2.3. Regulación Internacional

De acuerdo a las consideraciones anteriores, la problemática es mundial y se encuentra enmarcada dentro de las políticas de seguridad vial global. Por tal hecho, podemos indagar y observar la regulación de los países de la región con el fin de que el regulador competente valide y tenga en cuenta un referente que permite una mejor construcción de escenarios y alternativas de solución eficaces.

Generalmente los países acogen la norma internacional europea cuya armonización y actualización se debate en el Foro Mundial denominado WP.29 y la Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) de los Estados Unidos.

1.2.3.1. Ecuador

En el país ecuatoriano se creó en el 2014 el proyecto “Vehículos más Seguros” que involucra la expedición de un reglamento técnico en donde se exigen requisitos mínimos de seguridad pasiva y activa. (Ver anexo 9)

Esta visión no atomizada permite incorporar nuevos elementos que permiten el cumplimiento de los objetivos propuestos, por lo que involucran la participación de airbags, ABS entre otros.

1.2.3.2. Uruguay

En Uruguay se encuentra reglamentado el uso del cinturón de seguridad mediante el Decreto 206 de 2010. En este, se exige que el cinturón de seguridad debe ser de tres puntos en todos los asientos y acogen la norma técnica UNECE 14-16 (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas) así como otras normas técnicas que tengan igual o mayor exigencia técnica.

Adicionalmente existe una excepción para admitir la colocación de cinturones de dos puntas, siempre que el fabricante o planta de inspección técnica establezca que por su estructura y/o diseño de cabina no pueda colocarse el cinturón de tres puntos. (Ver anexos 10-11)

1.2.3.3. Argentina

La legislación argentina prevé la aplicación de diferentes normas, entre las que podemos citar las nacionales (Instituto Argentino de Normalización y Certificación-IRAM) y las normas de la Comunidad Económica Europea.

En el título V de la Ley 24.449 se establece la obligación de cumplir con la seguridad activa y pasiva, de emisión de contaminantes y demás requerimientos. (Ver anexo 12)

Por su parte, la Secretaría de Industria dictó la Resolución 91/2001, que regula el mercado de reposición de autopartes de seguridad para vehículos automotores, acoplados o semiacoplados.

El sistema generado a partir de la Resolución 91/2001 indica que toda autoparte que se comercialice en el país deberá demostrar que cumple con normas de seguridad activa y pasiva estrictas. Para los productores esto implica presentar certificados de cumplimiento con las normas IRAM específicas. Las autopartes importadas los mismos certificados IRAM o certificados de adecuación a las normas internacionales del sistema TRANS/ WP29/ 349 (Ver anexo 13).

1.2.3.4. Brasil

En Brasil, el Contram (Departamento Nacional de Tráfico) ha establecido en 2009 que a partir del 1 de enero de 2014 todos los vehículos comercializados deben estar equipados de fábrica con elementos de seguridad tales como frenos ABS, doble airbag frontal y apoya cabezas laterales. El uso del airbag no reemplaza la utilización

del cinturón de seguridad, cuyo uso continúa vigente y complementa la utilidad del airbag.

Brasil tiene su propia reglamentación con una mezcla entre las normas de la Comunidad Europea y las normas de los Estados Unidos, que pueden o no ser similares a lo que se reglamenta internacionalmente y que pueden contener ciertas particularidades.

1.2.3.5. México

La Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, establece las medidas de seguridad que deben contener los vehículos cuyo peso bruto no exceda los 3857 Kg (ver anexo 14).

En este sentido establecen especificaciones y evaluación de la conformidad de acuerdo con las normas internacionales de EEUU, normas europeas, coreanas, brasileras, japonesas y estándares definidos por la ONU.

En este orden de ideas, los requisitos técnicos establecidos en México para cinturones se encuentran en las siguientes normas técnicas internacionales:

Dispositivo	FMVSS/SAE	Directivas Europeas	SRRV	KMVSS	CONTRAN	Estándares ONU
Cinturón de seguridad	209 ó 210 ó 208	76/115/EEC (96/38) y 77/541/EEC (90/628)	TRIAS Art.22-3 31-1994/37-1998 Attach 31/32/33	27 ó 103	048	ECE R14-05 ó ECE R16-04 suplemento 10

Por otra parte la evaluación de la conformidad establece los siguientes estándares internacionales:

Prueba	FMVSS/SAE	Directivas Europeas	SRRV	KMVSS	CONTRAN	Estándares ONU
Protección a ocupantes -Impacto frontal	208	96/79/EEC (33, 94)	Art. 18 47-193 27-2-2005 Attach 9/10/24 18 J-METI Law No. 149	Art 102	221/07 NBR 15300-1, 15300-1 & 15300-3 Edict 190/09 255/07	UN R 94
Protección a ocupantes -Impacto lateral	214	96/27/EEC (95)	Art. 18 47-193 27-2-2005 Attach 9/10/24 19 J-METI Law No. 149	Art 102, 104		UN R 95

1.2.3.6. Chile

La regulación D.S. N° 88/2002 de Chile se enfoca a los vehículos de manufactura ligera, en listando aquellos dispositivos de seguridad que deberán incluir los vehículos. Este ordenamiento es de carácter general y obligatorio, teniendo una aplicación homologa con las directivas de seguridad de la Comunidad Económica Europea o por las regulaciones de seguridad definidas por Brasil, Japón o Corea, según determine el Ministerio de Chile. (Ver anexo 15)

1.3. Conclusiones de la Problemática

No es correcto aunar esfuerzos en procurar una reglamentación técnica de los cinturones de seguridad sin tener claro que estos funcionan sistémicamente con otros dispositivos y que su concurso es el que logra los objetivos propuestos por el Gobierno Nacional y por la OMS.

Así lo han entendido varios países de la región que han incorporado los conceptos de sistemas de seguridad activa y pasiva dando un enfoque integral, tomando como referencia la norma internacional europea, sin perjuicio de tener en cuenta otras normas internacionales tales como la de Estados Unidos, la japonesa, coreanas, brasileras, entre otras.

La mayoría de los países integrantes de la OCDE con niveles de desarrollo económico por encima de la media, han establecido lineamientos estratégicos de funcionamiento de la seguridad vial, los cuales toman como referente teórico, la matriz de Haddon, por medio de la cual en el transcurso de tres fases de colisión establece la relación existente con los dispositivos de seguridad. (ver Anexo 16)

FASE		VEHÍCULOS Y EQUIPO
Antes del choque	Prevención del choque	Buen estado técnico Luces Freno Maniobrabilidad Control de la velocidad
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	Dispositivos de retención de los ocupantes Otros dispositivos de seguridad Diseño protector contra accidentes
Después del choque	Conservación de la vida	Facilidad de acceso Riesgo de incendio

Fuente: Prevención de lesiones causadas por el tránsito. Manual de capacitación. Organización Panamericana de la Salud, p.24, 2008.

Por otra parte la reglamentación técnica atomizada realizada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo no obedece a las competencias definidas por la Ley 1702 de 2013 para regular objetivos de política de seguridad vial, que corresponden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV.

En este orden de ideas se han efectuado acercamientos y comunicaciones desde el Mincomercio hacia el Ministerio de Transporte para que en virtud de las disposiciones del Decreto 1595 de 2015, sea éste quien realice la respectiva revisión de los reglamentos técnicos de autopartes, los cuales se encuentran desactualizados con respecto a la visión global de lo que representa la seguridad en los vehículos. (Ver anexo 17)

Por las razones expuestas anteriormente, los objetivos, las alternativas de solución, su correspondiente evaluación económica y las conclusiones finales de este AIN, deberán ser efectuados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV, quien en su calidad de regulador natural podrá definir las diferentes opciones de resolver esta problemática y la manera en que extrapolará esta problemática para los demás componentes o piezas de seguridad del automóvil incorporadas mediante los demás reglamentos técnicos.