**INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO, CON EL OBJETO DE AUMENTAR LAS SANCIONES POR EL NO USO DE DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD PARA MENORES DE EDAD EN VEHÍCULOS PARTICULARES.**

**BOLETÍN Nº 9640-15**[1]

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, pasa a informar el proyecto de ley referido en el epígrafe, de origen en moción de las diputadas señoras Jenny Álvarez y Loreto Carvajal y de los diputados señores Daniel Farcas, René Manuel García, Issa Kort, Felipe Letelier, Fernando Meza, Diego Paulsen, Gabriel Silber y Felipe Ward, en primer trámite constitucional y reglamentario, sin urgencia.

## I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

### 1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Promover el uso de sistemas de retención infantil y del cinturón de seguridad, aumentando la sanción por su no empleo, con la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito que han causado lesiones y muerte principalmente a numerosos niños y niñas de nuestro país.

### 2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No hay.

### 3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No hay.

### 4.- EL PROYECTO FUE APROBADO, EN GENERAL, POR UNANIMIDAD.

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ, LORETO CARVAJAL Y CLEMIRA PACHECO, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER**

[1] La tramitación completa de este proyecto de ley se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: http://www.camara.cl/

**HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y MARIO VENEGAS.**

**5**.- **SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR JORGE SABAG VILLALOBOS.**

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración del Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, don Andrés Gómez-Lobo; de su asesora legislativa, Doña Paola Tapia; y de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), doña Gabriela Rosende.

**************

## II.- ANTECEDENTES PREVIOS.

Según expresan los autores de la moción, desde el año 2007 en nuestro país la Ley de Transito establece la obligatoriedad del uso de sillas especiales para transportar niños menores de 4 años, y la prohibición de transportar en asientos delanteros a niños menores de 8 años. Sin embargo, siguen existiendo quienes no hacen uso de estos implementos que pueden salvar la vida de los niños en caso de un accidente.

Indican que cada año un gran número de niños pequeños sufren de lesiones producto de accidentes de tránsito, las cuales podrían evitarse con el uso adecuado de sillas de seguridad.

Informan que en el país las estadísticas de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señalan que el año 2011 hubo 1.355 niños menores de 4 años lesionados en accidentes de tránsito, de los cuales 37 tuvieron resultado de muerte. Durante el 2012, la cifra fue de 1.418 niños menores de 4 años lesionados en accidentes de tránsito, resultando 36 fallecidos. El año 2013, las cifras no fueron mucho más alentadoras, ya que hubo 1.520 menores de 4 años lesionados en accidentes de tránsito, de los cuales 29 tuvieron resultado de muerte.

Manifiestan que estas lamentables cifras podrían haberse evitado si los involucrados hubieran usado sillas de seguridad, por ello y a fin de promover el uso de estas, es que resulta necesario sancionar con más fuerza la falta de uso de estos implementos de seguridad para los niños, pues constituyen la mejor forma de protegerlos frente a un posible accidente de tránsito. Por ello, proponen cambiar la calificación de esta infracción de grave a gravísima, aumentando de esa forma las multas asociadas hasta 3 Unidades Tributarias Mensuales.

**III.- INTERVENCIONES.**

**1.- Señor Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, don Andrés Gómez-Lobo; y la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), doña Gabriela Rosende.**

El señor **Ministro** indicó que para este gobierno la seguridad vial es de la máxima importancia. Dentro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), Chile es el país con mayor tasa de fallecimiento en accidentes de tránsito por vehículo y uno de los más altos por población.

Informó que el ejecutivo respalda esta moción parlamentaria que endurece las penas por llevar a los niños en los asientos traseros sin un sistema de retención infantil (aumenta edad de 4 a 8 años) o bien por llevarlos en el asiento delantero (aumenta edad de 8 a 12 años).

La señora **Rosende** señaló que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,24 millones de personas en todo el mundo. El número de niños lesionados por accidentes de tránsito en el mundo se estima en 10 millones cada año.

Detalló que en Chile, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte de niños de 0 a 14 años. El año 2013 en nuestro país fallecieron 63 niños menores de 12 años en accidentes de tránsito y quedaron 5.130 lesionados. El 54% de los niños fallecidos y el 70% de los lesionados, eran pasajeros.

En cuanto a las exigencias internacionales en esta materia, reveló que el informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños (UNICEF–OMS, 2012) establece que el uso de sillas es una estrategia fundamental para prevenir los traumatismos causados por el tránsito en la niñez. Según la OMS, si se usan correctamente, los sistemas de retención infantil (SRI) previenen entre el 50% y el 80% de las lesiones mortales y graves.

En Europa se exige el uso de los sistemas de retención infantil (SRI) hasta los 12 años en el asiento trasero desde 1993 y en USA desde 1985. Una directiva europea del año 2003 obliga el uso de SRI haciendo referencia a la talla de los niños (hasta 135 cm). En Colombia (0 a 2 años), Argentina (0 a 4 años) y Brasil (0 a 7,5 años), se hace referencia a la edad de los niños.

Uruguay tiene una regulación más específica:

- 0 a 1 año y 13 kilogramos: SRI hacia atrás.

- Hasta 4 años y de 9 a 18 kilogramos: SRI hacia delante.

- De 4 a 11 años y hasta 36 kilogramos: Butaca o asiento elevador con cinturón 3 puntas.

- De 12 a 18 años y menos de 1,5 metros: Butaca o asiento elevador con cinturón 3 puntas.

Finalmente, España (0 a 12 años y 1,35 metros de estatura), Estados Unidos de América (0 a 13 años y 1,45 metros de estatura) y Alemania (0 a 12 años y 1,50 metros de estatura) tienen regulaciones con referencia a la edad y estatura.

Explicó que la OCDE en su informe del año 2003 recalca la importancia de que las leyes nacionales protejan a los niños y niñas de todas las edades. Según esto recomienda:

- Todos los ocupantes deben viajar protegidos con cinturones de seguridad o sillas infantiles.

- Los niños deben viajar con SRI adecuado para su tamaño.

- Deben quedar cubiertos por la ley todos los conductores y todos los vehículos equipados con cinturones de seguridad.

- El conductor debe ser el responsable de garantizar que todos los pasajeros menores de 16 años de edad viajen correctamente protegidos en su vehículo.

Señaló que en Chile las exigencias actuales son las siguientes:

En la ley de Tránsito, se establece el uso obligatorio de sillas para transportar a menores de 4 años en vehículos livianos y prohíbe el traslado de menores de 8 años en asientos delanteros.

En el Decreto Supremo Nº 176 del año 2006, se fijan exigencias a las sillas para menores de 4 años que viajen en vehículos livianos del año 2002 o superior.

En el Decreto Supremo Nº 205 del año 2014, se reglamenta el anclaje o *isofit* de sillas para menores, en los vehículos livianos.

Advirtió que en relación a los países desarrollados y a las recomendaciones mundiales en materia de seguridad vial, Chile está retrasado, por lo que se requiere ampliar la edad de uso de sistemas de retención infantil y de traslado de niños en asiento trasero.

Respecto al articulado del proyecto de ley, informó que este busca ampliar la edad para el traslado de niños en asiento trasero hasta los 12 años y para el uso de sistema de retención infantil hasta los 8 años, incorporando características de peso y talla (135 cm y 33 Kg, percentil 90 de curvas de talla y peso por edad).

El señor **Ministro** indicó que este proyecto mejora nuestra legislación en materia de seguridad de los niños en accidentes de tránsito. En primer lugar cambia el concepto de silla por el de sistema de retención infantil (SRI) que es más amplio ya que comprende además a las butacas y a los alzadores.

En segundo lugar se precisa el uso de estos sistemas a la edad o al peso y talla, ya que el proyecto habla de 8 años o la talla de 135 cm y 36 kilogramos.

Respecto al costo de los aparatos, indicó que ha bajado considerablemente ya que se pueden encontrar por $ 9.000 a $ 20.000.

Manifestó que si bien no existen estadísticas desagregadas respecto al efecto que tiene este proyecto de ley en materia de seguridad de los niños en los accidentes de tránsito, debe tenerse presente que en Europa estos SRI se exigen hasta los 12 años y este proyecto los exige hasta los 8. Informó que en esos países hay estudios que demuestran que contar con estos dispositivos disminuye entre un 50 y 80% la probabilidad de muerte de los niños en accidentes de tránsito.

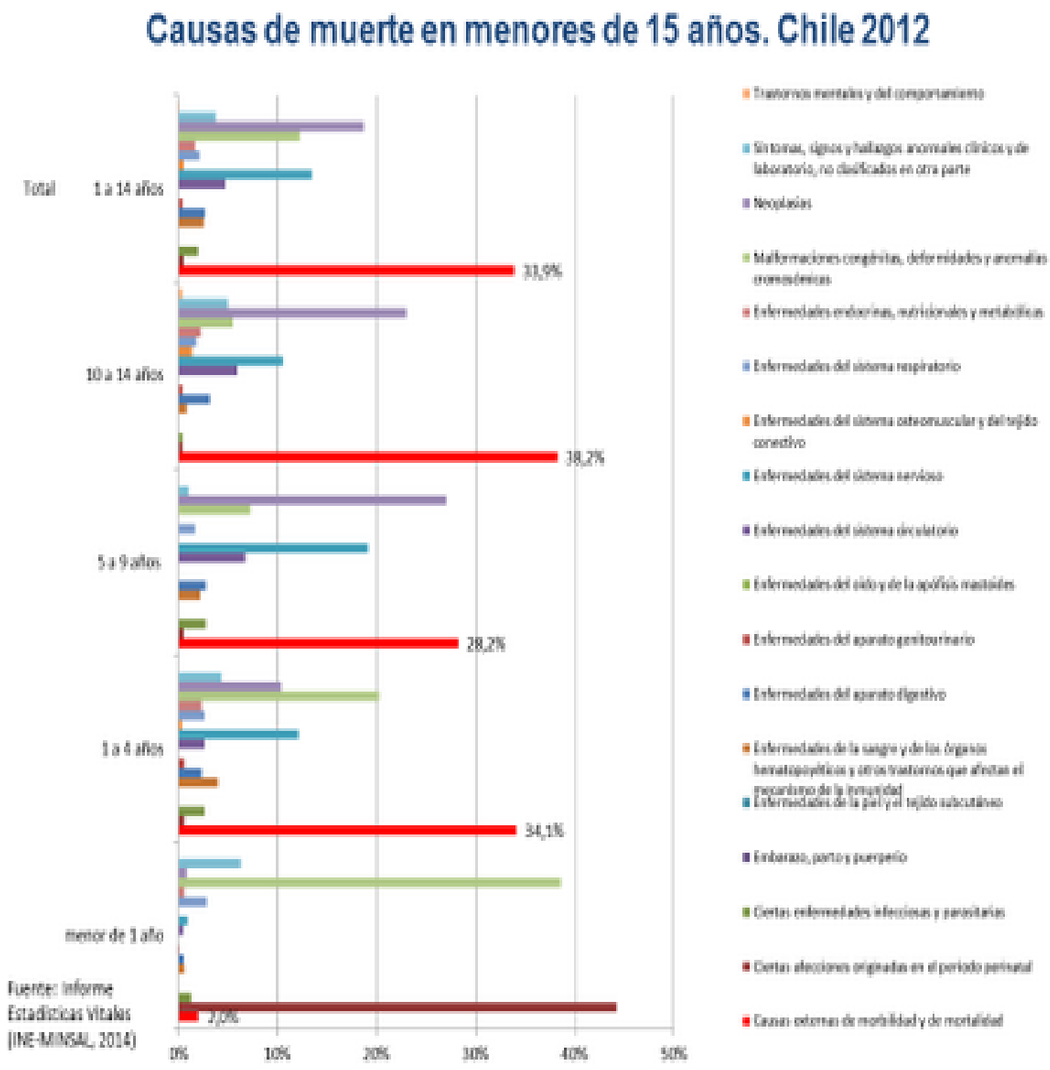
En cuanto a la entrada en vigencia del proyecto señaló que esta ley se hará exigible transcurridos 12 meses desde su publicación.

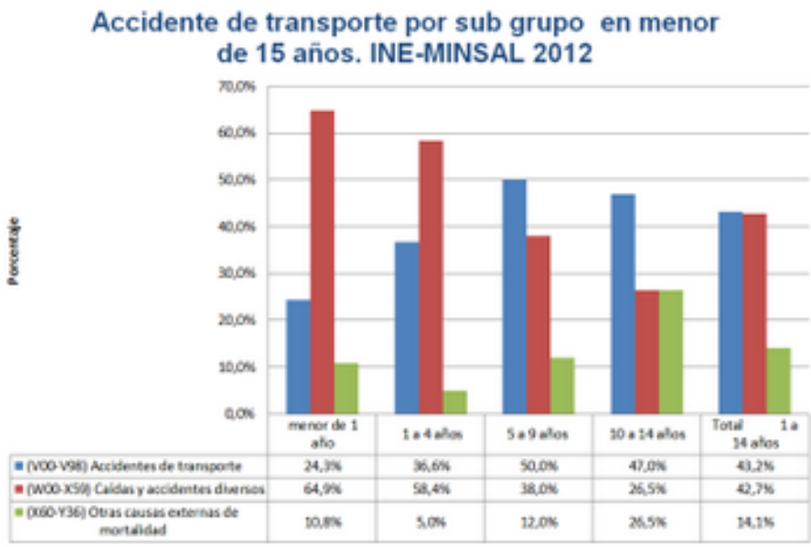
En relación a la sanción en caso de no cumplir con esta obligación, aclaró que el proyecto original sólo aumentaba las multas existentes. La indicación sustitutiva presentada por los señores parlamentarios eleva a la categoría de infracción o contravención gravísima la prohibición de trasladar menores de 8 años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple y además eleva la edad a 12 años.

**2.- Dr. Carlos Becerra, del Ministerio de Salud.**

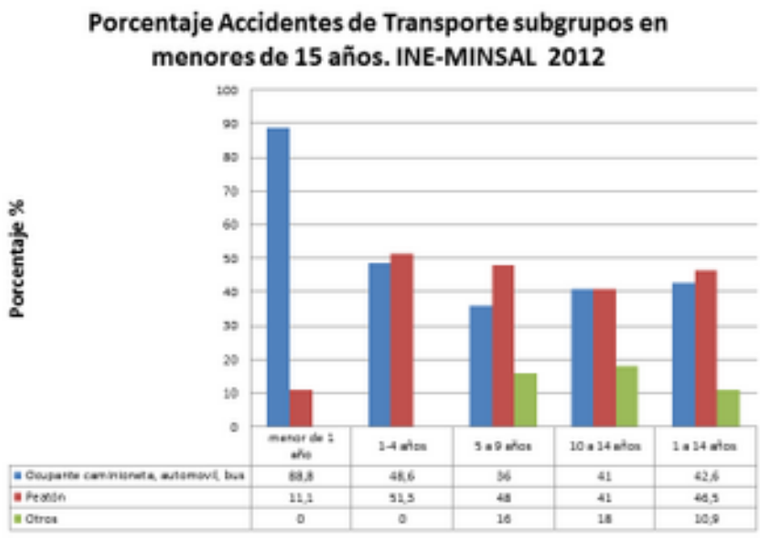
El señor **Becerra**, se refirió al proyecto desde el punto de vista de la salud, principalmente el impacto que tiene el no uso de dispositivos de seguridad a nivel de infancia en nuestro país.

Presentó una imagen sobre las principales causas de muerte en menores de 15 años en Chile.


Causas de muerte en menores de 15 años. Chile 2012
Total
1 a 14 años
10 a 14 años
5 a 9 años
1 a 4 años
menor de 1 año
33,9%
38,2%
28,2%
34,1%
Fuente: Informe Estadísticas Vitales (INE-MINSAL, 2014)
0%
10%
20%
30%
40%
50%
Trastornos mentales y del comportamiento
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte
Neoplasias
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas
Enfermedades del sistema respiratorio
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conectivo
Enfermedades del sistema nervioso
Enfermedades del sistema circulatorio
Enfermedades del oído y de la apófisis mastoides
Enfermedades del aparato genitourinario
Enfermedades del aparato digestivo
Enfermedades de la sangre y de los órganos hematopoyéticos y otros trastornos que afectan el mecanismo de la inmunidad
Enfermedades de la piel y el tejido subcutáneo
Embarazo, parto y puerperio
Ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias
Ciertas afecciones originadas en el período perinatal
Causas externas de morbilidad y de mortalidad



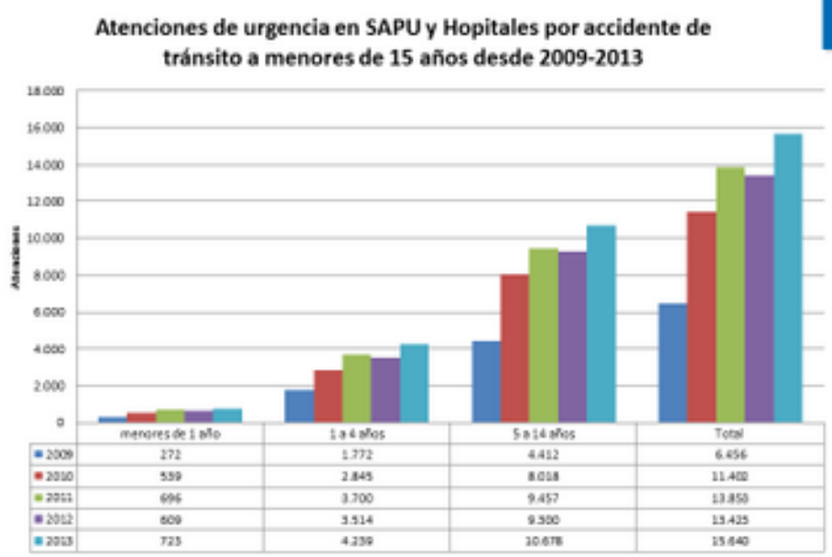

Fuente: Informe Estadísticas Vitales (INE-MINSAL, 2014)




Fuente: Informe Estadísticas Vitales (INE-MINSAL, 2014)

Informó que un 60% de los niños que fallecen en accidentes de tránsito viajaban en vehículos particulares, mientras que un 10% en buses o minibuses.

Respecto a las atenciones de urgencia en hospitales y en los servicios de atención primaria de urgencia (SAPU), presentó el siguiente gráfico:




| | menores de 1 año | 1 a 4 años | 5 a 14 años | Total |
|---|---|---|---|---|
| 2009 | 272 | 1.772 | 4.412 | 6.456 |
| 2010 | 539 | 2.845 | 8.018 | 11.402 |
| 2011 | 696 | 3.700 | 9.457 | 13.853 |
| 2012 | 609 | 3.514 | 9.300 | 13.423 |
| 2013 | 723 | 4.239 | 10.678 | 15.640 |

Fuente: Atenciones de Urgencia, MINSAL 2015

Nota: Los datos 2014 y 2015 aún son preliminares

La atención en urgencia por accidentes de tránsito ha tenido un aumento progresivo a través de los años lo cual preocupa enormemente al gobierno.

El programa nacional de salud de la infancia, contempla una norma técnica que incorpora elementos de prevención de accidentes y seguridad en sus páginas 271 a 273, la cual obedece a estándares internacionales

Esta norma se refiere principalmente al transporte seguro de niños en automóviles precisando la edad, forma de uso y atributos o criterios en relación a peso y estatura para el uso de dispositivos de seguridad.

## Programa Nacional de Salud de la Infancia

- Transporte seguro de niños y niñas en automóviles




Figura 47: Correcto trasporte de niños y niñas en automóviles

Manifestó que el uso correcto de una silla disminuye el riesgo de lesiones mortales en un 71% y el riesgo de lesiones graves en un 67%. Por su parte el uso de alzadores disminuye el riesgo de lesiones en un 57%.

Indicó que estos dispositivos deben ir en el asiento trasero -idealmente en el del medio- hasta los 13 años de edad y nunca cerca de un sistema de airbag, los cuales se deben desactivar en el asiento trasero.

Respecto a los errores más frecuentes en el uso de sillas de auto, señaló los siguientes:

- La silla no va firmemente ajustada al asiento del auto.

- El niño o la niña va con las correas sueltas y no queda ajustado en la silla del auto (no se debe poder meter un dedo entre las correas y el niño o niña).

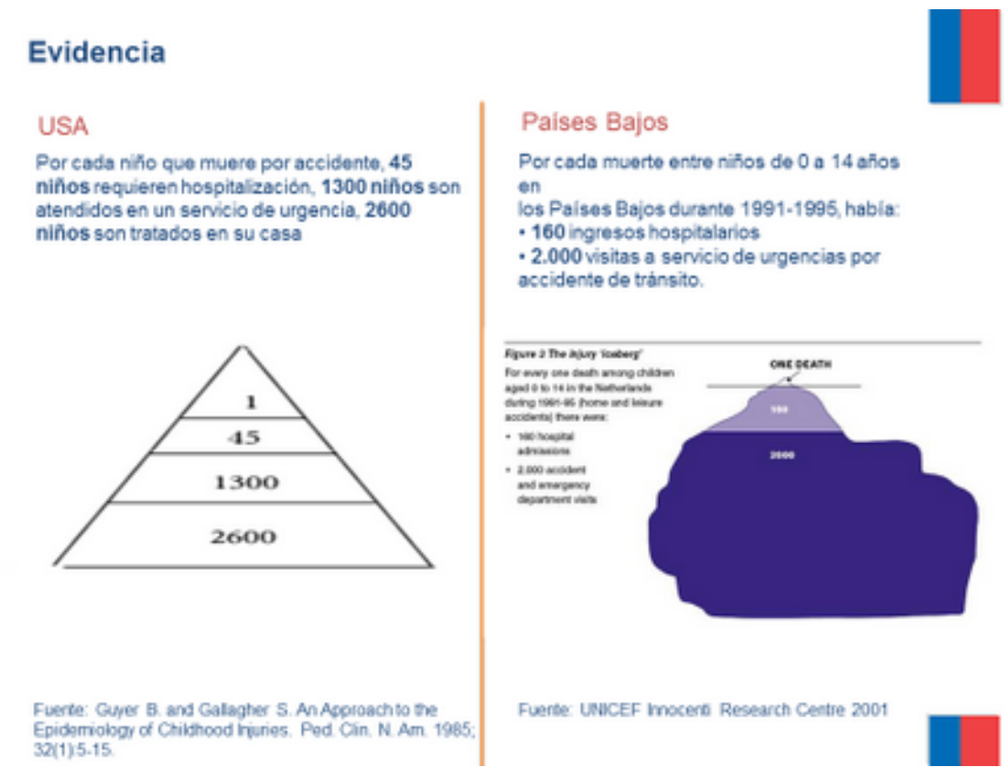
- El clip de ajuste del pecho no está a la altura de las axilas (suele estar erróneamente más abajo).

Observó que los accidentes y violencia sufridos por los niños y niñas implican un alto costo asistencial y carga de enfermedad; es la primera causa de muerte entre 1 y 14 años; y es una

importante causa de ingresos hospitalarios y consultas a los servicios de urgencia.

Por las razones expuestas, a juicio del ejecutivo, se justifica un enfoque preventivo de esta problemática con la finalidad de anticipar e identificar las situaciones o acciones de riesgo; disponer de leyes que refuercen las medidas preventivas, disminuyendo los riesgos, o vigilando que leyes o reglamentos sean cumplidos y/o los infractores sancionados, según corresponda; y procurar la protección de niños que, por su edad o condición, no sean capaces de reconocer los riesgos para su salud e integridad.

En cuanto a la evidencia empírica en materia internacional mostró una imagen con la experiencia de estados unidos y de los países bajos en esta materia:




**3.- Señor Alberto Escobar, Gerente de Asuntos Públicos de Automóvil Club de Chile.**

El señor **Escobar**, entregó datos de siniestralidad de España, que señalan que para el año 2013.

- Un 20% de los menores de 12 años fallecidos que viajaban en coche, no llevaban ningún dispositivo de seguridad en el momento del accidente.

- Un 15,9% de los menores de 12 años heridos graves que viajaban en coche, no llevaban ningún dispositivo de seguridad en el momento del accidente.

- Un 7,5% de los menores de 12 años heridos leves que viajaban en coche, no llevaban ningún dispositivo de seguridad en el momento del accidente.

Indicó que el tema de los costos de los sistemas de retención infantil no debe tener mayor relevancia en nuestro país, toda vez que éstos tienen un costo de un cuarto de teléfono móvil, un sexto de un televisor, etc.

Advirtió según investigación de Automóvil Club de Chile, un 46,8% de los padres no tiene conocimientos de cómo instalar la silla de seguridad en su auto**.** Su medición reveló que sólo el 23% de los encuestados que compraron alguna silla de retención se preocupó que el dispositivo contara con todos los elementos necesarios de seguridad y sólo el 8,9% recibió la ayuda especializada a la hora de instalar estos sistemas de protección en su automóvil.

Declaró que con el objetivo de conocer los usos y conocimiento de los sistemas de retención infantil entre los padres, el último sondeo efectuado por Automóvil Club de Chile reveló graves conductas de riesgo en los automovilistas cuando conducen con niños a bordo, entre ellas, que el 46,8% no tiene conocimientos de cómo instalar la silla de seguridad en su automóvil y el 8,8% no tiene certeza que estos dispositivos de seguridad estén bien instalados en su vehículo.

De acuerdo a los datos arrojados por la medición, existe un gran desconocimiento acerca de la importancia de los sistemas de retención infantil, como también de las conductas de alto riesgo que existen detrás del volante. Sólo el 53% los padres reconoce que leyeron el manual de instrucciones que trae de fábrica al momento de anclar la silla de seguridad en su vehículo y el 9,9% advierte que los sistemas de retención infantil instalados se encuentra en mal estado.

Explicó que este desconocimiento respecto de conductas seguras para los menores al interior del vehículo queda de manifiesto al analizar los atributos que buscan los adultos en las sillas de retención. Sólo el 23% de los encuestados que compraron alguna silla de retención se preocupó que el equipo contara con todos los elementos necesarios de seguridad, el 49% se fijó en la marca, el 20,9% en el precio y el 6,9% en su apariencia.

Respecto a la instalación de las sillas de seguridad del vehículo, aseveró que el 46,1% de los conductores reconoce que fue instalada por amigos y/o conocidos, el 45,4 % por sus propios medios y sólo el 8,9% recibió la ayuda especializada de alguna tienda. A la hora de adquirir una silla, el 4 de cada 10 padres reconocen que no le enseñaron como instalar el equipo de seguridad en el lugar donde la compró, el 62,4% desconoce que las sillas tengan fecha de vencimiento y al 86,6% no le informaron sobre esta exigencia.

Informó que más del 85% de las sillas de seguridad en Chile están mal instaladas. Aún no existe conciencia entre los adultos que con la seguridad de los niños no se transa y eso explica que cerca del 80% de la siniestralidad vial en que se ven involucrados los niños, ocurra a menos de 8 kilómetros de distancia del domicilio.

Sostuvo que una silla mal anclada puede convertirse en una catapulta mortal, ya que un niño arrojado por un parabrisas tiene cinco veces más probabilidades de resultar muerto o seriamente lesionado.

Finalmente, señaló que respecto a los comportamientos que han observado en el traslado de menores en otros vehículos, el 84% manifiesta haber visto niños sentados en el asiento trasero sin cinturón de seguridad, 83,7% libres en el auto mirando por la ventana al conductor que viene detrás, 65% asomando la cabeza por alguna ventana y el 66,4% sentado en el asiento del copiloto.

## IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

### A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, por los invitados que asistieron a las distintas sesiones celebradas y los fundamentos contenidos en la moción, las señoras diputadas y los señores diputados aprobaron por unanimidad la idea de legislar sobre la materia.

En la ley N°18.290, denominada ley de tránsito, se establece el uso obligatorio de sillas para transportar a menores de hasta 4 años en vehículos livianos, y se prohíbe el traslado de menores de hasta 8 años en asientos delanteros. Se estimó del todo conveniente subir los rangos de edad anteriores a 8 y 12, respectivamente, y endurecer la pena aplicable en cada caso, tomando en consideración los siguientes fundamentos.

Se recordó que dentro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), Chile es el país con mayor tasa de fallecimiento en accidentes de tránsito por vehículo y uno de los más altos por población.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,24 millones de personas en todo el mundo. El número de niños lesionados por accidentes de tránsito en el planeta se estima en 10 millones en igual período.

Se puntualizó que en Chile los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte de niños de 0 a 14 años. El año 2013 en nuestro país fallecen 63 niños menores de 12 años en accidentes de tránsito y quedan 5.130 lesionados.

Se explicó que las exigencias internacionales en esta materia –según el informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños (UNICEF–OMS, 2012)- establece que el uso de sillas es una estrategia fundamental para prevenir los traumatismos causados por el tránsito en la niñez. Si se usa correctamente, los sistemas de retención infantil (SRI) previenen entre el 50% y el 80% de las lesiones mortales y graves.

Se hizo presente que en Europa se exige el uso de SRI hasta los 12 años en el asiento trasero, desde 1993, y en USA desde 1985. Una directiva europea del año 2003 obliga el uso de SRI haciendo referencia a la talla de los niños (hasta 135 centímetros). En Colombia (0 a 2 años), Argentina (0 a 4 años) y Brasil (0 a 7,5 años), se hace referencia a la edad de los niños.

Uruguay tiene una regulación más específica: 0 a 1 año y 13 kilogramos (Kg): SRI hacia atrás; Hasta 4 años y de 9 a 18 Kg: SRI hacia delante, De 4 a 11 años y hasta 36 Kg: Butaca o asiento elevador con cinturón 3 puntas; De 12 a 18 años y menos de 1,5 metros (mts): Butaca o asiento elevador con cinturón 3 puntas; Estatura: 1,50 mts. Finalmente España (0 a 12 años y 1,35 mts de estatura), Estados Unidos de América (0 a 13 años y 1,45 mts de estatura) y Alemania (0 a 12 años y 1,50 mts de estatura), tienen regulaciones con referencia a la edad y estatura.

La OCDE, se dijo, en su informe del año 2003, recalca la importancia de que las leyes nacionales protejan a los niños y niñas de todas las edades. Según esto recomienda: Todos los ocupantes deben viajar protegidos con cinturones de seguridad o sillas infantiles. Los niños deben viajar con SRI adecuado para su tamaño. Deben quedar cubiertos por la ley todos los conductores y todos los vehículos equipados con cinturones de seguridad. El conductor debe ser el responsable de garantizar que todos los pasajeros menores de 16 años de edad viajen correctamente protegidos en su vehículo.

Se explicitó que en Chile las exigencias actuales son las siguientes: En el decreto supremo Nº 176, del año 2006, se fijan exigencias a las sillas para menores de hasta cuatro años que viajen en vehículos livianos del año 2002 o superior. Por su parte, en el decreto supremo Nº 205, del año 2014, se reglamenta el anclaje o isofit de sillas para menores, en los vehículos livianos.

Se advirtió que en relación a los países desarrollados y a las recomendaciones mundiales en materia de seguridad vial Chile está retrasado, por lo que se requiere ampliar la edad de uso de sistemas de retención infantil y de traslado de niños en asiento trasero.

El proyecto fue perfeccionado al **aprobarse, por unanimidad, una indicación sustitutiva, patrocinada por las diputadas señores Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco y por los diputados señores Cristian Campos, Daniel Farcas, René Manuel García, Issa Kort, Felipe Letelier Fernando Meza, Diego Paulsen y Gabriel Silber**, que además de aumentar la obligatoriedad, sea del traslado en sistema de retención infantil (SRI) hasta los 8 años del menor, o del

traslado en el asiento trasero hasta los 12 años del menor, eleva a la categoría de infracción o contravención gravísima su transgresión.

Se puntualizó que el sistema de retención infantil (SRI) es más amplio al de silla, ya que comprende, además, a las butacas y a los alzadores. También se ajusta el uso de estos sistemas a la edad o al peso y talla, ya que se habla de 8 años o la talla de 135 cm y 36 kilogramos.

Se informó que en los países citados hay estudios que demuestran que contar con estos dispositivos disminuye entre un 50% y 80 % la probabilidad de muerte de los niños en accidentes de tránsito.

Se enfatizó que el SRI debía usarse en todo momento, incluso en trayectos cortos, ya que cerca del 80% de la siniestralidad en que se ven involucrados los niños ocurre a menos de 8 kilómetros de distancia del domicilio.

Se manifestó que el uso correcto de una silla disminuye el riesgo de lesiones mortales en un 71% y el riesgo de lesiones graves en un 67%. Por su parte el uso de alzadores disminuye el riesgo de lesiones en un 57%.

Se observó, por último, que los accidentes sufridos por los niños y niñas implican un alto costo asistencial y carga de enfermedad, y es una importante causa de ingresos hospitalarios y consultas a los servicios de urgencia.

**Puesta en votación general la idea de legislar respecto de esta moción, se APRUEBA por unanimidad.**

**B) DISCUSIÓN PARTICULAR.**

**Artículo Único**

Este artículo modifica la Ley de Transito con el objeto de establecer:

a) Como infracción o contravención gravísima el no cumplimiento de lo dispuesto en el número 10 del artículo 75 y en los incisos segundo y siguientes del mismo artículo, esto es:

- Que los vehículos motorizados deben estar provistos de cinturón de seguridad para los asientos delanteros.

- El uso obligatorio de cinturón de seguridad para los ocupantes de los asientos delanteros y traseros de vehículos livianos, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

- La prohibición de trasladar de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

- El uso obligatorio de sillas para niños menores de cuatro años que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos, exceptuándose de esta obligación los servicios de transporte de pasajeros en taxis, en cualquiera de sus modalidades.

- Que los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio en todos los vehículos cuyo año de fabricación sea 2007 en adelante. Esta obligación regirá para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.

- Que los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior.

b) Como infracción o contravención grave, conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en los incisos tercero y cuarto del artículo 75.

**El artículo fue objeto de una indicación sustitutiva de las diputadas señores Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco y de los diputados señores Cristian Campos, Daniel Farcas, René Manuel García, Issa Kort, Felipe Letelier Fernando Meza, Diego Paulsen y Gabriel Silber, que:**

- Modifica el concepto de silla por el de sistema de retención infantil (SRI) que es más amplio ya que comprende además a las butacas y a los alzadores.

- Amplía la edad para la obligación de traslado de niños en asiento trasero hasta los 12 años (antes era de 8 años) y para el uso de sistema de retención infantil hasta los 8 años (antes era de 4 años), incorporando características de peso y talla (135 cm y 33 Kg, percentil 90 de curvas de talla y peso por edad).

- Establece como infracción o contravención gravísima, la prohibición de trasladar de menores de 12 años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple y el no uso obligatorio de sistemas de retención infantil para niños menores de 8 años que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos.

- Establece como infracción o contravención grave conduciendo un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 y en el inciso segundo del artículo 75.

- Dispone que las nuevas obligaciones que incorpora esta ley, se harán exigibles transcurridos 12 meses desde su publicación.

**La indicación sustitutiva fue aprobada por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ, LORETO CARVAJAL Y CLEMIRA PACHECO, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y MARIO VENEGAS.**

**C) ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.**

**ARTICULO UNICO**. Se modifica la Ley 18.290, Ley de Tránsito, del siguiente modo:

- Agréguese el siguiente numeral 3 al actual artículo 199:

"3.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el inciso tercero y siguientes del numeral 10 del artículo 75".

- Reemplácese el actual numeral 31 del artículo 200, por el siguiente:

"31.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en los inciso primero y segundo del numeral 10 del artículo 75;".

**********************************

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, recomienda aprobar el siguiente:

**PROYECTO DE LEY**

"ARTICULO ÚNICO. Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley Nº 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley 18.290, de tránsito:

1.- Modifícase el artículo 75 de la siguiente manera:

a) En el inciso tercero sustitúyase la palabra "ocho" por "doce".

b) En el inciso cuarto:

i) Elimínase la coma (,) que se encuentra después de la palabra conductores;

ii) Reemplázase la palabra "sillas" por la frase "sistema de retención infantil";

iii) Sustitúyase la frase "menores de cuatro años" por "de hasta 8 años, inclusive, o estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso"; y

iv) Intercálase entre el punto seguido y la oración que comienza con la expresión "Se exceptúan", lo siguiente "Asimismo, este reglamento establecerá las categorías de los sistemas de retención infantil, de acuerdo a la edad, peso y estatura de los menores.".

2.- Agrégase el siguiente número 3 en el artículo 199:

"3.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en los incisos tercero y cuarto del artículo 75".

3.- Reemplázase numeró 31 del artículo 200, por el siguiente:

"31.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 y en el inciso segundo del artículo 75;".

Artículo transitorio. Las nuevas obligaciones que incorpora esta ley en el inciso cuarto del artículo 75, se harán exigibles transcurridos 12 meses desde su publicación.".

**********

**SALA DE LA COMISIÓN, a 2 de Abril de 2015.**

**Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 13 de enero, 10 y 31 de Marzo de 2015, con la asistencia de las diputadas señoras Jenny Álvarez (Presidenta), Loreto Carvajal, Clemira Pacheco y Alejandra Sepúlveda y los diputados señores René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Felipe Letelier, Fernando Meza, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag y Mario Venegas.**

**Asistieron además los diputados señores Daniel Farcas, José Pérez y Jorge Rathgeb en reemplazo de René Manuel García.**

**ROBERTO FUENTES INNOCENTI**
Secretario de la Comisión