



ESTABLECE MODIFICACIONES A LA LEY DEL TRÁNSITO CON EL PROPÓSITO DE MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN NUESTRO PAÍS

CONSIDERACIONES:

En los últimos 10 años, 2011 – 2020, y como consecuencia del crecimiento económico, el parque vehicular ha experimentado un importante aumento en nuestro país, llegando a un crecimiento del 53,4% por parte de los vehículos motorizados según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE).¹ Ello a pesar de los beneficios individuales, vinculados a comodidad en el desplazamiento, independencia del transporte público, entre otros, ha traído aparejado una serie de externalidades negativas, vinculadas a una mayor congestión en las zonas urbanas, provocando una mayor probabilidad de accidentabilidad vehicular, entre otros factores.

Resulta del todo relevante poder observar en detalle el tipo y causa de los siniestros de tránsito, dado que, al analizar de forma aislada los años 2000 y 2020 nos encontraremos con datos relevantes que nos dirigen a la necesidad de poder focalizar mejoras en la seguridad vial en nuestro país.

Así las cosas, desde el punto de vista del tipo del siniestro se observa un aumento en el número de estos hechos cercano al 58,1%, en circunstancias a que el año 2000 se dio la ocurrencia de 40.926 siniestros de tránsito y el año recién pasado 64.707. Ahora bien, si profundizamos en la clasificación de los siniestros, se evidencia una mayor concentración en las colisiones, pasando de un 46,7% a un 53,8%, así como a su vez, de los choques, que hace algo más de una década concentraba el 19,4% de los siniestros y el pasado año 2020 llegó al 29,2%.²

Pero también resulta relevante, dejar en claro que la principal causa de los siniestros, radica principalmente en la imprudencia del conductor, que el 2000 representaba la concentración de hechos del 34,3% y el año 2020, el 52,0%.³ En donde principalmente no se encontraba atento a las condiciones del tránsito de ese momento, lo cual, sin duda, termina siendo de real importancia para focalizar el desarrollo de políticas públicas para otorgar una mayor seguridad vial en nuestro país.

Por otra parte, debe observarse la situación del número de fallecidos según el tipo de usuario, en donde se puede observar que para el año 2020 las grandes concentraciones se encuentran entre los automóviles y los peatones con un 33% y 27% respectivamente, acerca del total de las 1.485 personas fallecidas en ese año bajo siniestro de tránsito⁴. Siendo interesante poder observar dentro de la línea temporal que nos entrega Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) respecto a este tema, una disminución respecto al porcentaje total de fallecidos para los peatones, en circunstancias a que en el año 2002 estos comprendían el 46%, pero, por otra parte, se evidencia un alza respecto al porcentaje de ocupantes de automóviles que fallecen anualmente, el cual el año 2002 representaba un 17%.

¹ INE. Permisos de circulación, disponible en: <https://www.ine.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion> [última revisión 17 de enero del 2022]

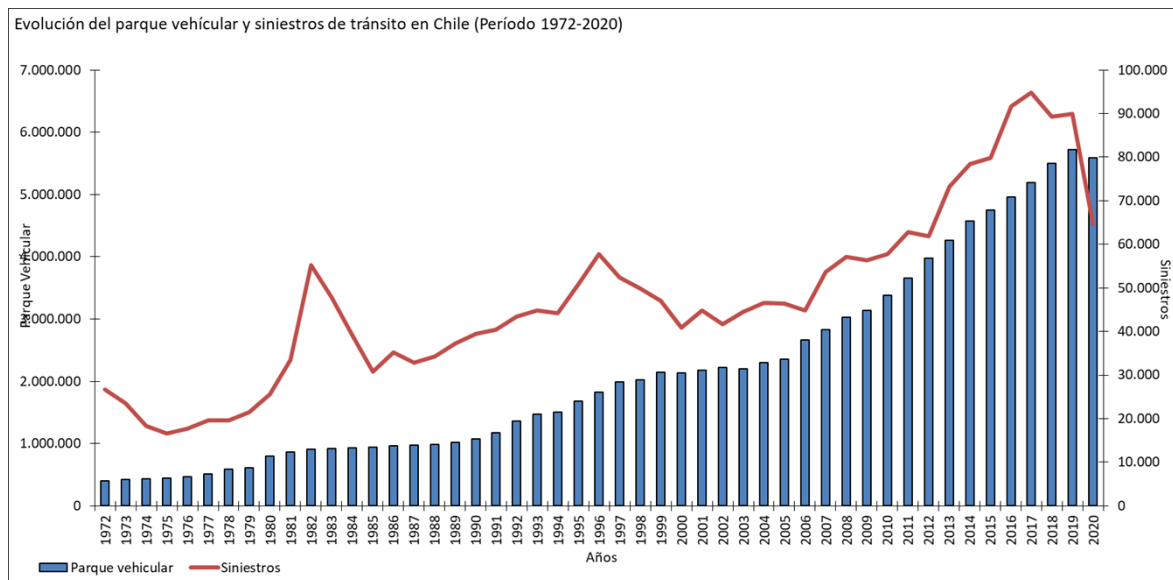
² CONASET. Tipo de Siniestro (2000 – 2021), disponible en: https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/05/Tiposiniestro2000_2020.xlsx [última revisión 17 de enero del 2022]

³ CONASET. Causa de Siniestro (2000 – 2021), disponible en: https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/05/Causas_desgregadas_conaset_carabineros2000_2020.xlsx [última revisión 17 de enero del 2022]

⁴ CONASET. Tipo de Usuario (2002 – 2020), disponible en: https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/05/Estad%C3%ADsticas_seg%C3%BAAn_tipo_usuario2002_2020.xlsx [última revisión 17 de enero del 2022]



Si bien podría pensarse de inmediato que existe una suerte de correlación entre un mayor número de vehículos en circulación y el número de siniestros de tránsito, la siguiente gráfica nos muestra que en el último tiempo no existen mayores magnitudes entre esos dos factores, presumiblemente, producto de las normas aprobadas en materia de seguridad vial en las últimas décadas. Pero también existe una tarea del todo relevante, que es disminuir de aquel número de siniestros, la cantidad de muertes que se producen anualmente, cuyo promedio entre los años 1990 y 2020 llega a las 1663 personas⁵.



Fuente: Utilización de datos de CONASET, disponible en: <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>

En este sentido, recientemente fue publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) el Plan Anual: Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, documento que fuera elaborado en conjunto con la Comisiones Regionales de la Naciones Unidas y contara con la cooperación de los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

En éste se *“rechaza a seguir funcionando como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como impulsor decisivo del desarrollo sostenible”*⁶, con el propósito de reducir las defunciones y traumatismos causados, que según datos del propio organismo, *“a nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1.3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismo cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en el mundo”*.⁷

A su turno, en su parte II, efectúa una serie de medidas recomendadas, vinculadas principalmente con:

- I. *Infraestructura vial segura*, con el objeto de establecer reglamentos para el uso de la infraestructura que garanticen el cumplimiento lógico e intuitivo del entorno de velocidad deseado (por ejemplo, límite de 30 km/h en centros urbanos; de ≤ 80 km/h en carreteras rurales con línea discontinua; de 100 km/h en autopistas).
- II. *Seguridad del vehículo*, viene a proponer instaurar normas de seguridad armonizadas de alta calidad para vehículos de motor nuevos y usados, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, incluidas las que aborden:

⁵ CONASET. Tasa de Fallecidos en siniestros de tránsito cada 10.000 vehículos (1990 – 2021), disponible en: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/07/Tasa-de-fallecidos-cada-10.000-veh%C3%ADculos-1990-2020-actualizado.xlsx> [última revisión 17 de enero del 2022]

⁶ OMS. Plan Anual: Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, p. 6, disponible en: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> [última revisión 17 de enero del 2022]

⁷ ídem.



- a. la colisión frontal y lateral, para garantizar que los ocupantes estén protegidos;
- b. los cinturones de seguridad y el anclaje de cinturones de seguridad para todos los asientos a fin de garantizar su instalación en los vehículos durante el proceso de fabricación y montaje;
- c. los sistemas de anclaje de dos puntos ISOFIX para la sujeción de la silla del bebé al asiento, conectados directamente al bastidor del vehículo para evitar su uso incorrecto;
- d. el control electrónico de la estabilidad para evitar derrapes y pérdidas de control en casos de sobreviraje o subviraje;
- e. el frenado de emergencia avanzado para reducir las colisiones;
- f. la protección de los peatones para reducir la gravedad del impacto con un vehículo de motor;
- g. los cascos de motocicleta certificados de acuerdo con las normas internacionales armonizadas;
- h. el sistema de frenos antibloqueo y las luces de circulación diurna para motocicletas;
- i. los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad para ayudar a los conductores a mantener los límites de velocidad; y
- j. los sistemas eCall o de llamada de emergencia por accidentes (AECS) para activar una respuesta de emergencia mediante un sensor en el vehículo.

III. *Uso seguro de las vías de tránsito, mediante:*

- a. La utilización de las características y tecnologías de seguridad del vehículo para apoyar comportamientos seguros, por medio de cinturones de seguridad automáticos y alertas de cinturones de seguridad; asistencia inteligente de control de velocidad; tecnologías para desactivar los mensajes de texto u otras formas de distracción mientras se conduce y respuesta tras las colisiones, entre otros.
- b. La promulgación y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial, por medio del establecimiento de límites de velocidad máxima teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito; establecimiento de límites de concentración de alcohol en sangre (BAC, por su sigla en inglés) para prevenir la conducción peligrosa (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores inexpertos y profesionales; Exigir el uso de dispositivos de protección (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos); restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce, entre otros.
- c. El establecimiento de normas de circulación y requisitos para el permiso de conducción, relacionadas a la actualización periódica de las normas de circulación y los códigos de conducta para los usuarios de las vías de tránsito; aplicación de pruebas basadas en competencias para los permisos de conducción y para la obtención gradual de dichos permisos para conductores noveles; establecimiento de límites para el tiempo máximo de conducción y los períodos mínimos de descanso para los conductores profesionales e imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los operadores de vehículos de motor, entre otros.

IV. *Respuesta tras las colisiones, ello, mediante:*

- a. El establecimiento de un mecanismo para activar la respuesta tras las colisiones, por medio de un único número de teléfono de emergencia con cobertura nacional y un mecanismo de coordinación para ejecutar la respuesta (bomberos, policía, ambulancia).
- b. El fortalecimiento de la capacidad de respuesta entre quienes intervienen en ella y no son expertos (profesionales no médicos), por la vía de proporcionar capacitación básica en materia de servicios médicos de emergencia a proveedores inexpertos, como conductores de taxis y transporte público, policías, bomberos, etc. Así como también. promulgar la ley del buen samaritano para garantizar la protección de los que intervienen en la respuesta y son inexpertos.



Teniendo claro el escenario de propuestas que efectúa la OMS para la reducción de las defunciones y traumatismos causados por siniestros viales en este próximo decenio, resulta del todo relevante poder tener a la vista la situación particular en la cual se encuentra nuestro país.

Es por ello que para el tópico de recomendación vinculado a Seguridad Vial se debe señalar que, dentro de los límites de velocidad permitidos, la Ley del Tránsito tras la iniciativa parlamentaria Boletines N° 11640-15, 11647-15 y 11670-15, que se tradujo en la ley N° 21.103, vino a establecer en su Título XII, artículo 145 que la velocidad máxima en zonas urbanas es de 50 km/h, velocidad que desde el año 2002 se encontraba en los 60 km/h. Siendo uno de los fundamentos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONSET) para apoyar esta reducción que *“disminuir la velocidad de circulación de vehículos reduce la frecuencia y magnitud de los accidentes, especialmente los que involucran peatones. De acuerdo a estudios de la OECD, la velocidad excesiva e inadecuada es el principal problema de seguridad vial para muchos países. Contribuye a un tercio de los accidentes fatales y es un elemento agravante en todos los accidentes”*⁸.

Bajo ese contexto, es que la propia Ley del Tránsito, por medio de la modificación que le hiciera la ley N° 20.068, se estableció un criterio diferenciador teniendo en cuenta el tipo y función de la vía del tránsito para el caso de zonas de escuela, en donde se expresa, en su inciso cuarto del artículo 146, que tanto para el horario de entrada y salida de clases, la velocidad con la cual debe circular el vehículo no debe superar los 30 km/h. Cuestión que resultaría positivo de extender a otras áreas, como por ejemplo Hospitales o centros comerciales, e inclusive sin considerar una franja horaria para el establecimiento del mencionado límite de velocidad.

Ahora bien, respecto a lo concerniente a la Seguridad del Vehículo, mediante la dictación de la Resolución N° 54 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicada el 22 de abril de 1994 se estableció la obligatoriedad que vehículos livianos nuevos deben contar con apoyacabezas y espejos retrovisores laterales. Posteriormente el año 2000 se aumenta exigencias de los elementos de seguridad para automóviles y camionetas, incorporando al año siguiente implementos de seguridad para motocicletas y motociclistas, incluyendo uso de casco protector, guantes y calzado cerrado.

Si bien, como se ha observado, existen grandes avances respecto a la seguridad que deben tener los vehículos que circulan en nuestro país, resulta del todo importante, establecer que se mantiene pendiente avanzar en aumentar las exigencias de seguridad, más aún teniendo en conocimiento que en el año 2016, un estudio propuso que si se disponen de nuevas regulaciones de seguridad vehicular, asimilando las normas establecidas en el Reino Unido se podrían salvar a cerca de 1.300 personas ocupantes de vehículos que se ven accidentados, en un periodo de 15 años.⁹

En razón a lo anterior, se suma la posición de Latin NCAP, quienes hicieron un llamado a los fabricantes de vehículos a *“realizar de forma urgente mejoras en la seguridad de algunos modelos que se comercializan en la región y que llegan con bajos estándares de seguridad para las personas”*¹⁰. Siendo ejemplo de aquello el caso del Suzuki Baleno, que con dos bolsas frontales como equipamiento estándar obtuvo 0 cero estrellas, lo cual se explicaría por *“la protección lateral pobre, la puntuación baja de latigazo cervical debido a la falta de prueba UN32 para la*

⁸ BCN. Historia de la Ley N° 21.103, p. 11, disponible en:

https://www.bcn.cl/historiadelaley/fileadmin/file_ley/7569/HLD_7569_37a6259cc0c1dae299a7866489dff0bd.pdf [última revisión 17 de enero del 2022]

⁹ El número del cual se hace referencia podría ser incluso mayor, en circunstancias a que el estudio toma como supuesto el año base 1995 (para dar cuenta de las diferencias potenciales en el desempeño de impacto lateral de autos en Chile relativo a Gran Bretaña), para leer el mencionado resultado se recomienda GLOBAL NCAP. Potencial de los estándares de seguridad vehicular para evitar muertes y lesiones en América Latina: Evaluación del impacto social y económico de la inacción, p. 45 y 46, disponible en:

https://static1.squarespace.com/static/5fb4ea8933ae6c208c3dac41/t/6061aa6fcc316960f5b0e470/1617013364874/TRL_report_v1-ES.pdf [última revisión 17 de enero del 2022]

¹⁰ VALDÉS, Carlos. Latin NCAP hace urgente llamado para mejorar la seguridad en los autos que se venden en la región, 02 de noviembre del 2021, disponible en:

<https://www.emol.com/noticias/Autos/2021/11/02/1037147/latin-ncap-seguridad-autos.html> [última revisión 17 de enero del 2022]



prueba de impacto trasero, la falta de bolsas de aire de protección lateral de cabeza (airbags de cortina) como equipamiento estándar, la ausencia del ESC estándar y la decisión de Suzuki de no recomendar Sistema de Retención Infantil (SRI) para los niños”¹¹.

Sumado a lo anterior, la Global NCAP ha establecido en su estudio “Potencial de los estándares de seguridad vehicular para evitar muertes y lesiones en América Latina: Evaluación del impacto social y económico de la inacción” como recomendación para nuestro país que *“En Chile, los autos de pasajeros deben tener cinturones de seguridad y anclajes para sillas y para los vehículos livianos que ingresan en la flota progresivamente desde 2015, también se requieren airbags. En vehículos livianos, son obligatorios, el uso de zonas deformables, celdas de supervivencia del acompañante y elementos de protección estructural en impacto lateral para proteger a los ocupantes en caso de choque o vuelco. Estos vehículos deben cumplir con las directivas de impacto frontal y lateral de la Unión Europea (96/97/UE y 96/27/UE).”¹²*

Por otro lado, desde el punto de vista de la seguridad de los ocupantes, desde el año 2005 mediante la ley N° 20.068 se estableció el uso obligatorio del cinturón de seguridad en los asientos traseros de los vehículos livianos y la obligatoriedad de que los niños menores de 8 años deban viajar en ese lugar, edad que posteriormente se elevó a los 12 años, producto de la modificación introducida mediante la ley N° 20.094. De igual forma la disposición inicial estableció la utilización de sillas para autos para menores de 4 años, cuestión que fue modificada por la ley que le secunda en la mención; incorporando el elemento de sistema de retención infantil (SRI) y modificando el rango etario a un concepto más amplio, para brindar de esa manera una mayor protección al menor, señalando expresamente que el SRI deberá ser utilizado por *“niños de hasta 8 años, inclusive, o estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos”* y así mismo, esta iniciativa aumenta las sanciones por no llevar a un niño en un sistema de retención infantil, pasando de ser una falta grave a una gravísima. Pero aún así, creemos que resulta relevante no tan solo aumentar el uso de SRI, que actualmente llega al 49%¹³, sino que también poder incorporar la obligación de llevar este implemento (SRI) a contra marcha por lo menos hasta el año de edad del menor, así como a su vez, al momento de su compra venga acompañado de un servicio de asesoría de instalación y uso cotidiano, dado que, como es de conocimiento *“el buen uso del SRI reduce hasta el 75% de las posibilidades de heridas graves y fatales. Pero si colocamos la silla a contra marcha esto se reduce hasta el 90% en caso de siniestro de tránsito”¹⁴.*

Respecto al uso seguro de las vías de tránsito, el año 1996 se introduce por primera vez, tras una modificación a la Ley del Tránsito, el alcohótest como instrumento de fiscalización de alcohol en la conducción, el cual termina siendo regulado mediante el decreto N° 33 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 24 de abril de 1997.

Por otra parte, si bien, el año 2005 se catalogó como falta grave el uso de teléfono móvil mientras se conduce y se sancionaba pecuniariamente con la aplicación de una multa de hasta 1,5 UTM, recientemente la ley N° 21.377 vino a establecer que *“conducir un vehículo manipulando un dispositivo de telefonía móvil o cualquier otro artefacto electrónico o digital, que no venga incorporado de fábrica en él, excepto si la acción se realiza a través de un sistema de manos libres, conforme a las especificaciones que determine el reglamento”¹⁵*, será considerado como una infracción gravísima, estableciendo de esa manera una multa de 3 UTM, es decir casi 160 mil pesos.

¹¹ Ídem.

¹² GLOBAL NCAP. Potencial de los estándares de seguridad vehicular para evitar muertes y lesiones en América Latina: Evaluación del impacto social y económico de la inacción, p. 56, disponible en: https://static1.squarespace.com/static/5fb4ea8933ae6c208c3dac41/t/6061aa6fcc316960f5b0e470/1617013364874/TRL_report_v1-ES.pdf [última revisión 17 de enero del 2022]

¹³ CONASET. Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021 – 2030, p. 81, disponible en: https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/05/Estrategia-Nacional-de-Seguridad-de-Tr%C3%A1nsito_2021-2030.pdf [última revisión 17 de enero del 2022]

¹⁴ ORFILA, María de Los Ángeles. Seguridad Vial: ¿Por qué es mejor llevar la silla de los niños a contramarcha?, El País, 30 de marzo 2021, disponible en: <https://www.elpais.com.uy/vida-actual/mejor-llevar-silla-ninos-contramarcha.html> [última revisión 17 de enero del 2022]

¹⁵ Art. 199 de la Ley del Tránsito



Referente a la respuesta tras las colisiones en nuestro país existe una estructura de atención y soporte inmediato a los afectados ante la ocurrencia de un siniestro de tránsito, que se encuentra dentro del Decreto Exento N° 50 del 2002, que aprueba el Manual de Operaciones Multiinstitucionales ante Emergencia, denominado Manual ABC, y que la propia CONASET se ha establecido evaluar y actualizar a modo de tener en cuenta las oportunidades de mejoras así como la incorporación de actores clave como las empresas concesionarias de autopista y el Servicio Médico Legal, entre otros, haciendo que aquello pueda ser posible en un espacio temporal de entre uno a tres años.

Finalmente si se observa de manera general la legislación o inclusive los proyectos que se encuentran en tramitación, se puede observar que se cumple con el principio fundamental de toda ley, que viene a regular la conducta del ser humano en sociedad, estableciendo un sin número de obligaciones y modos de comportamiento por parte del conductor al momento de desplazarse en algún vehículo, pero lamentablemente al encontrarse reducida la fiscalización al capital humano que tengan los organismos competentes (Carabineros de Chile e Inspectores Fiscales) hace que el sujeto tenga una conducta poco constante e inclusive, de no existir aquella autoridad, puede llegar a ser reiterativo en el accionar contrario a la norma, motivo por el cual resulta del todo importante avanzar en iniciativas como aquella que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones de Tránsito y modifica las leyes N°s 18.287 y 18.290. (Boletín N° 9252-15), pero también en aquellas que vayan en la línea de no reforzar conductas temerarias al momento de conducir y profundizar los sistemas de seguridad que poseen los vehículos, que son aquellas que queremos regular por medio del presente proyecto de ley.

IDEA MATRIZ

La presente iniciativa legal tiene como propósito establecer una serie de modificaciones, principalmente a la Ley del Tránsito, la Ley N° 18.490 que establece Seguro Obligatorio de Accidentes Personales, entre otros, a modo de fortalecer la seguridad vial en nuestro país, bajo el marco del Plan Mundial Decenio de acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030. Ello, mediante el establecimiento de zonas de reducción de velocidad en áreas de alta congestión peatonal (Escuelas, Hospitales, Áreas Comerciales, entre otros); obligatoriedad de uso del sistema de retención infantil a contra marcha, en conjunto con el establecimiento de asesorías para su instalación y uso cotidiano; obligatoriedad de certificación de seguridad de los vehículos y contar con la información adecuada al momento de su venta; entre otros elementos.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Modifícase la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de la siguiente forma:

- a) En el artículo 75, número 10, intercálase un nuevo inciso cuarto, pasando el actual a ser quinto, en el siguiente sentido:

Desde el nacimiento del niño y hasta 1 año o con peso menor a 13 kg, el uso del sistema de retención infantil obligatoriamente deberá ser utilizado mirando hacia atrás, entendiéndose esto como a contra marcha, referido al sentido normal de marcha del vehículo, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo. De todas maneras, se recomienda extender aquella posición del sistema de retención infantil lo más posible, aunque siempre dependerá del desarrollo del niño y las características propias del sistema de retención infantil.

- b) Incorpórese un inciso final en el artículo 75 que establezca lo siguiente:
Además, los vehículos livianos, de locomoción colectiva vinculados a taxis, taxis colectivos, y de transporte de escolares deberán contar con un dispositivo sonoro que alerte al conductor cuando un ocupante del asiento trasero no esté haciendo uso de su cinturón de seguridad.



c) Reemplácese, en el artículo 199, el número 3 por el siguiente:
3.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 75.

d) En el artículo 146, reemplácese el inciso cuarto por el siguiente:
En Zona de Escuela, Hospitales, Centros Asistenciales de Salud, Centros Comerciales Cerrados, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora. De igual manera, los municipios podrán establecer otros lugares que estimen necesarios para el establecimiento de la velocidad de circulación señalada, quedando esto último normado por un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 2°. – Modifícase la ley 18.490 que establece Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por circulación de vehículos motorizados, en el siguiente sentido:

a) En su artículo 24, intercálase entre la expresión “los riesgos de muerte” y “lesiones corporales”, la frase “, atenciones psicológicas”.

b) Incorpórese un nuevo inciso final en su artículo 24, en el sentido de establecer que:
De igual modo se considerará dentro de los terceros afectados, para efectos de cobertura de atenciones psicológicas, a las víctimas indirectas de siniestros de tránsito. Entendiéndose dentro de esta categoría los familiares y personas cercanas de quien ha sufrido un siniestro de tránsito, aunque no necesariamente tengan una relación sanguínea con la víctima directa, pero que pertenecen a su núcleo más estrecho de afectos como la pareja o amigos.

c) En su artículo 25, numeral 4, intercálase entre la expresión “atención médica” y “, quirúrgica”, la frase “, psicológica”.

Artículo 3°. –Introdúzcase un artículo 4° bis, nuevo, a la Ley 19.733 sobre Libertades de Opinión e Información y Ejercicio del Periodismo, del siguiente tenor:

Los medios de comunicación social, cuando informen respecto de hechos relacionados a siniestros viales, deberán proporcionar información sobre cómo actuar en caso de sufrir un siniestro de tránsito. Un reglamento expedido por el Ministerio Secretaría General de Gobierno determinará la forma y modo en que se cumplirá este deber.

Artículo 4°. - *Las empresas fabricantes de Sistemas de Retención Infantil, directamente o por medio de las tiendas en donde se efectúe la venta del producto, deberán contar con el personal certificado a modo de poder asesorar a las personas en la compra del Sistema de Retención Infantil; teniendo en consideración las características propias del niño, vehículo y del producto, entre otros elementos que considere necesario establecer el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante un reglamento. Resguardando con ello la seguridad del niño pasajero, como también, la de otros ocupantes del vehículo.*

Así mismo, las empresas fabricantes de Sistemas de Retención Infantil, directamente o por medio de las tiendas en donde se efectúe la venta del producto, deberán efectuar una asesoría de instalación y uso cotidiano de aquel elemento por una persona capacitada y dentro de un periodo no superior a 15 días, pudiendo ser este de manera presencial o virtual. De igual manera, la empresa fabricante deberá tener un canal habilitado de atención para dudas o consultas respecto a la instalación y uso del elemento señalado.

Cualquier incumplimiento deberá ser informado por parte del comprador a la autoridad competente, en este caso, al Servicio Nacional del Consumidor, a modo de proceder a sancionar en conformidad al artículo 24 del Decreto con Fuerza de Ley N°3 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.



Artículo 5°. - *Se prohíbe la publicidad en medios de comunicación, programas transmitidos en vivo, por televisión, redes sociales o radio, en el horario permitido para menores, de actitudes y conductas de riesgo en la conducción. Estas actitudes y conductas de riesgo en la conducción serán aquellas que sean contrarias a lo establecido la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.*

El incumplimiento a lo anterior será sancionado en razón al procedimiento establecido en la ley N° 18.838 que crea el Consejo Nacional de Televisión, al trasgredir la formación espiritual e intelectual de la niñez y la juventud.

Artículo 6°. – *La publicidad relacionada a la venta de vehículos, deberá contener mensajes de recomendación y promoción de seguridad vial. Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá la forma y tipo de mensajes que deberá tener la mencionada publicidad.*

Artículo 7°. - *Todo vehículo que ingrese al país deberá contar con una certificación de seguridad entregada por la Euro NCAP, Latin NCAP u otro organismo que indique la autoridad competente. De igual manera, el resultado de esa certificación deberá ser informado mediante una infografía al momento de ser puesto en venta, sea esta efectuada tanto de forma presencial y/o virtual.*

Artículo Primero Transitorio. – *La norma que incorpora un inciso final al artículo 75 de la ley de Tránsito será obligatoria respecto de vehículos nuevos a contar del 01 de enero del 2023.*

Artículo Segundo Transitorio. – *La presente ley entrará en vigencia a los 12 meses posteriores a su publicación en el Diario Oficial.*

DIEGO PAULSEN KEHR
Diputado de la República





FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. DIEGO PAULSEN K.



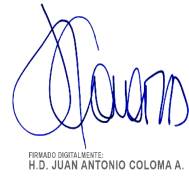
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. XIMENA OSSANDÓN I.



FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. JOSÉ MIGUEL CASTRO B.



FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. BERNARDO BERGER F.



FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. JUAN ANTONIO COLOMA A.



FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. IVAN FLORES G.



FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. FÉLIX GONZÁLEZ G.

