Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

INTRODUCE MODIFICACIONES EN MATERIA DE TRANSITO TERRESTRE (boletín Nº 999-15)

"Honorable Cámara de Diputados:

El proyecto que someto a vuestra consideración tiene por objeto introducir principalmente modificaciones a la ley Nº 18.290 que fija la ley de tránsito, con las cuales se persigue corregir diversas materias e incorporar otras no consideradas en la normativa vigente.

Para formular el presente proyecto, se recogieron opiniones de distintos sectores de la comunidad. En particular, se instruyó a los señores secretarios regionales ministeriales de transportes sobre la necesidad de recabar información acerca de los problemas que presenta la actual Ley de Tránsito. Fruto de dicho esfuerzo se recibieron opiniones tanto de particulares como de organizaciones, las que se consideraron para redactar los temas sometidos a la consideración de una comisión técnica integrada por profesionales de las áreas de ingeniería de transportes de las Universidades de Chile y Católica, Ministerio, de Justicia, Carabineros, departamentos de tránsito de las municipalidades de Santiago. y Providencia, Automóvil Club de Chile y Unidad operativa de control de tránsito. Asimismo, se efectuó una consulta a la Asociación Nacional de jueces y secretarias abogados de Juzgadas de Policía Local, para recabar su autorizada opinión. En consecuencia, el procedimiento seguida, junta can cautelar la necesaria participación de la comunidad, cuenta can la rigurosidad técnica que debe tener una ley que más allá de ser conocida cama ley de tránsito., reviste importancia para mejorar las condiciones, le seguridad vial, aspecto. en el cual nuestra país ciertamente ostenta un triste récord.

Cabe mencionar las apartes efectuadas par las H. Diputadas señores Diputados Faulbaum, Octavio Jara y Jasé Miguel Ortiz, cuyas valiosas sugerencias han sido consideradas en este proyecto.

Para una mejor comprensión del proyecto, la exposición de motivos se ha dividido, en acápites que tratan, par materia, las diversas modificaciones que se plantean, aun cuando. la parte normativa se presenta en arden correlativa, de acuerda can el articulado de la ley vigente.

I

PARTICIPACION EN ACCIDENTES ARTICULOS: 191º y 204º Nº 5

El artículo 183º de la ley 18.290 obliga a las participantes en un accidente de tránsito. a dar cuenta a la autoridad más próxima, baja presunción de culpabilidad (artículo. 173º, inciso. final) si abandonan el lugar del accidente. Dada que es una presunción legal (es decir, admite prueba en contrario) quienes conducen baja la influencia del alcohol se ven así estimuladas a darse a la fuga y presentarse al tribunal posteriormente, con, la cual evitan la necesidad de someterse al examen de alcoholemia. Un casa particularmente grave es el de las conductores que participan en accidentes con lesionados, usualmente atropellas, las que al darse a la fuga no. solamente privan de auxilia inmediata a las víctimas sino. que, además, la privan de la asistencia del segura auto, matar obligatoria, el que para ser eficaz hace necesaria identificar el vehículo. participante. Dicha acta está penada en la legislación solamente can el establecimiento. de una presunción de culpabilidad que, cama se señaló precedentemente, admite prueba en contraria, sin que la norma de tránsito. reconozca que el hecha misma de no. detenerse y auxiliar a las víctimas constituye una demostración concreta de falta de idoneidad moral para conducir. En consecuencia, es necesaria modificar la Ley de Tránsito a fin de evitar que a un conductor le convenga huir de la zona del accidente. A dicha fin se propone que la ley establezca que la persona que adapte dicha conducta carece de idoneidad moral para conducir, par la que corresponde cancelarle la licencia. Dicha pérdida es en realidad una suspensión, dada que la ley admite que ,la licencia de conducir sea atorgada nuevamente después de un lapso. de das añas.

II
SUBIDA Y BAJADA DE VEHICULOS.

ARTICULOS: 91º Nº 2, 93º, 114 Y 167º Nº 9

La Ley de Tránsito. contiene diversas normas relativas a la subida y bajada de vehículos, así cama al usa de las puertas, estando. algunas de esas normas en contradicción: entre sí a resultando. inconvenientes. De esta forma, la ley prohíbe a las pasajeras de vehículos de locomoción colectiva (y sólo a ellas) subir a bajar de un vehículo. en movimiento, maniobra que es legalmente imposible dado que la misma ley exige que dichos vehículos circulen con las puertas cerradas. Ello trae como consecuencia que una eventual caída de un pasajero le es imputable a sí mismo y no, como debería ser, al operador del vehículo que no cumple la obligación legal, permitiéndose que éste evada su . responsabilidad por ese tipo de accidentes. Ello se traduce en alrededor de 1400 accidentes con heridos por caídas al año.

En otro orden de cosas, la ley en el artículo 167º inciso noveno prohíbe acceder a un vehículo por el lado de la calzada, 10 cual implica que un conductor de automóvil debería subir por el asiento del pasajero y trasladarse por el interior del vehículo hacia el asiento del conductor, procediendo análogamente para descender. Esto, obviamente, jamás ha sido respetado. De allí que, siguiendo el ejemplo de la legislación española y de Estados Unidos (UVC, Seco 11-11 05), se propone reformular las reglas asociadas a la

forma de acceder a un vehículo, estableciéndose, para todos ellos, la obligación de cir- ' cular con las puertas cerradas y de solamente abrirlas cuando el vehículo esté inmovilizado, previa constatación de que ello no signifique riesgo para otros usuarios.

III
AUTORIZACION DE ACTIVIDADES DEPORTIVAS EN LA VIA PUBLICA

ARTICULO 169º

El artículo 169º de la ley de tránsito señala que la autorización de actividades deportivas en la vía pública corresponde a los alcaldes. Dicho precepto no reconoce la dificultad que representan aquellas competencias que transcurren por vías sujetas a la tuición de más de un municipio, caso en el cual se encuentran competencias importantes como las de ciclismo, las que en su desarrollo suelen incluir decenas de comunas, con los consiguientes problemas de organización y control. A dicho fin se propone que, en aquellos casos en que la actividad deportiva incluya más de una comuna, la autorización corresponda otorgarla al señor secretario regional ministerial de transportes respectivo y, en el caso en que dicha actividad abarque varias regiones, dichos funcionarios deberán coordinarse entre sí.

IV
SEÑALIZACION DE TRANSITO.

ARTICULOS: 99º, 101º y 105º

El artículo 99º señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones definirá la normativa relativa a la señalización de tránsito, aspecto que ya fue cumplido al dictarse la norma reglamentaria correspondiente. Desafortunadamente el legislador omitió considerar los conceptos asociados a la calidad de los dispositivos de control de tránsito, lo que ha tenido como consecuencia la existencia de un sinnúmero de señales que, cumpliendo en la forma con el diseño oficial, no presentan características de seguridad importantes, como, por ejemplo, la necesidad de que sean reflectantes. Así, no es inusual que en trabajos en las vías, las empresas contratistas instalen señales construidas en un tablero de madera pintado que, por carecer de condiciones de reflectancia se convierte en un peligro en los horarios de baja intensidad luminosa. Para corregir dicho problema se propone complementar e1 citado artículo estableciendo un proceso de

certificación de señales, semáforos, controladores de semáforos, equipos de protección de cruces ferroviarios, en suma, de todos los elementos importantes a la seguridad del tránsito vehicular y peatonal. La existencia de normas de calidad, certificada, permite establecer un adecuado nivel de transparencia en el mercado del rubro. En general, los dispositivos de control de tránsito nuevos deberán ser de un tipo certificado, exponiéndose el proveedor que deja de cumplir la norma a que se le cancele la certificación. Complementariamente, se establece penalidad por proveer o instalar dispositivos de control de tránsito que no sean de un tipo certificado. El monto de la multa se ajustó a lo que dispone la ley para las infracciones a la certificación de productos eléctricos (DFL Nº 1, de 1982 del Ministerio de Minería, artículo 131).

En el artículo 99º se agrega una norma explícita impidiendo la instalación de señales de prohibición que sólo reflejan normas de la ley. Un caso común es el de las señales "No estacionar" que algunos municipios se ven obligados a instalar al lado izquierdo de la calzada (donde la ley prohíbe expresamente estacionar). La existencia de dichas señales ha constituido un motivo permanente de disputa, dado que su instalación induce a creer que en la cuadra siguiente, en que no se instaló la señal, es legal estacionar al lado izquierdo. En todo caso la prohibición que se propone introducir no inhibe los esfuerzos educativos de los municipios, permitiéndose, en particular, que sigan instalando señales informativas que recuerden a los usuarios la prohibición legal, las que por ser de otro tipo y de otro diseño, no se confunden con las señales que establecen prohibiciones.

La Ley de Tránsito incluye entre sus preceptos normas rudimentarias relativas a la obligatorias relativas a la obligatoriedad y precedencia de las señales (artículo 101º), sin que se reconozca explícitamente la importancia de la demarcación corno medio de control de tránsito. Para corregir dicho problema se propone señalar el orden en que deben ser consideradas las señales o indicaciones, introduciéndose en dicho ordenamiento las señales o indicaciones que efectúa el personal de bomberos para controlar el área adyacente a un siniestro. Adicionalmente, se establece la infracción de instalar señales o efectuar indicaciones a conductores y peatones, sin tener la autoridad otorgada por la ley para ello.

Se innova en el sentido de permitir que el departamento de tránsito correspondiente, o la dirección de vialidad, en su caso, autoricen a particulares a instalar señalización o barreras. Se incorpora así en la ley una norma explícita que viene a regularizar las necesidades de las compañías de servicios que habitualmente deben instalar señales y barreras para efectuar labores de mantención y, el particular, para poder proceder ,a destapar cámaras subterráneas (telefónicas, aguas servidas, etc.). Ello permitirá, además de regularizar una situación de hecho, que el municipio establezca condiciones específicas para realizar dichas labores, mejorándose con ello las condiciones de seguridad.

El artículo 105º faculta a la autoridad competente para retirar las señales no oficiales. Desafortunadamente, la ley utiliza la expresión "podrá", de lo cual se ha deducido que el retiro de las señales no oficiales no es obligatorio. Ello representa una práctica de riesgo desde el punto de vista de la seguridad vial, por lo que se propone que la expresión deberá ser "deberá". Adicionalmente, se considera adecuado facultar al tribunal para ordenar el retiro de las señales no oficiales y se establece una multa para quienes aparezcan corno beneficiados, dado que la experiencia ha demostrado que el simple decomiso no desincentiva la conducta.

V
LINEA DE DETENCION DE VEHICULOS.

ARTICULO 2º

La ley, en su artículo 2º, define la línea de detención de vehículos asociándola necesariamente a dos pasos de peatones, existiendo diversas situaciones en que es necesario establecerla sin que existan pasos peatonales, como por ejemplo en los cruces ferroviarios.

Otro aspecto que hace necesario actualizar la definición proviene del significativo progreso que ha existido en las normas de diseño de infraestructura, tanto en el caso urbano como en carreteras. Ello ha

permitido introducir las pistas exclusivas de viraje a la izquierda localizadas sobre los bandejones centrales. Dicha modalidad de operación hace necesario establecer líneas de detención de vehículos sobre dichos bandejones, muchas veces en áreas donde no se permite el tránsito de peatones. Dicha situación no existía cuando se redactó originalmente la ley.

La modificación propuesta no altera las condiciones de operación de los pasos para peatones, dado que el artículo 167 Nº 8 define que los peatones tienen derecho preferente de paso. De esta forma la ley no impide que los vehículos puedan posicionarse en dichos espacios cuando no haya peatones utilizándolos, mejorando así las condiciones de visibilidad y promoviéndose un paso seguro de los vehículos por la intersección. Dicho aspecto es ambiguo con la actual redacción de la ley, la que al señalar que la línea de detención está localizada antes del paso de peatones, tiende a sugerir que los vehículos deben esperar allí para acceder al cruce, con los graves problemas de visibilidad y, por ende, de seguridad que de ello se deduce. En consecuencia, también se corrige dicha ambigüedad de interpretación (artículo 2º, definición de "línea de detención de vehículos").

VI
INDICACIONES DE SEMAFOROS

Artículos 110º, 111º y 198º Nº 31.

La Ley de Tránsito define en el artículo 110º y siguientes el significado de las diversas indicaciones de los semáforos. Dicha lista es incompleta ya que no considera adecuadamente las indicaciones para peatones ni biciclos. Pero, lo que es peor, tiene diversas definiciones que se contraponen directamente con los tratados internacionales suscritos por el país, específicamente con la Convención internacional de señalización vial de Viena, publicada en el Diario Oficial el día 25 de marzo de 1975, la que por ende rige como ley de la República. Para solucionar dicho problema existen básicamente dos opciones: la primera consiste en retirar todas las normas atingentes a semáforos a la ley dejando en el hecho vigente el tratado antes señalado, mientras que la segunda consiste en coordinar la ley de tránsito con las normas del tratado. En el proyecto se propone esta segunda modalidad, dado que el texto mismo de la Ley de Tránsito es utilizado extensivamente como referencia. por los conductores, de tal forma que la inclusión de dicho texto de las normas relativas a operación de semáforos permitirán una mejor difusión a los usuarios, promoviéndose así su acatamiento. Adicionalmente dicha modificación eliminará de la Ley de Tránsito algunos conceptos riesgosos, como ser la norma atingente a luz roja y flecha verde, cuya redacción permite que el semáforo esté simultáneamente con dicha indicación, dando derecho de paso a movimientos conflictivos, situación de extrema peligrosidad. Incidentalmente, la presentación de luz roja con flecha verde se encuentra prohibida en la Convención de señalización vial.

Finalmente se define como infracción grave la conducta de bloquear el cruce, como forma eficaz de reprimir la ocurrencia de una infracción, que se traduce en significativos índices de congestión en las intersecciones.

VII
REVISIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS

Artículo 82º, 98º, 198º Nº 25 Y Nº 30, y 207º.

El Gobierno que me honro en presidir advierte, con preocupación, los elevados índices de accidentes con los que se realiza el tránsito por calles y caminos. Asociado a dicha realidad, se puede constatar a diario la circulación de vehículos que no cumplen diversas condiciones de seguridad, ya sea por presentar desperfectos en las indicaciones de viraje, por carecer de focos u otros defectos fácilmente perceptibles.

Como medio de progresar en el control de dicho problema, el artículo 98º de la ley de tránsito señala que "los vehículos que hayan perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación..." Dicho precepto, en apariencia sumamente riguroso, es paradójicamente el que permite la significativa circulación de

vehículos con los problemas de seguridad antes señalados, dado que no existe dotación policial suficiente para el traslado de vehículos a los recintos municipales, y éstos habitualmente no poseen la capacidad necesaria para un programa masivo de retiro de vehículos; incluso numerosas comunas carecen de dichos recintos. Adicionalmente, se considera que existen casos en que la autoridad puede permitir que el vehículo prosiga su marcha sin detrimento de la seguridad pública, por ejemplo en un caso en que se observe la falta de un foco, siendo de día, o con un nivel de emisión de contaminantes superior a la norma. En dichos casos es más apropiado proceder a anular la revisión técnica, con lo cual se obliga al propietario a reparar el estropicio, y demostrarlo concurriendo a obtener un nuevo certificado. Cabe señalar que ante la imposibilidad física de retirar los vehículos con desperfectos, Carabineros procede a cursar una infracción por mal estado mecánico, lo cual no garantiza que el vehículo sea efectivamente reparado.

La modificación legal que se propone posibilitará, además, revisar el decreto que fija el calendario de revisiones técnicas de tal forma que los vehículos más nuevos sean examinados a intervalos de tiempo mayores, con lo cual se corrige la verdadera anomalía que representa que dichos vehículos sean revisados actualmente con la misma periodicidad que aquellos con más años de uso, o en peores condiciones mecánicas. Dicha situación no es posible en la actualidad, dado que al no poderse anular la revisión técnica a los vehículos con desperfectos visibles, queda la revisión anual como única opción práctica para que se corrija el problema. Así, el costo privado que representa la revisión técnica, tanto por el pago de revisión misma, como del tiempo necesario para hacerla, dejará de estar asignado en forma similar a todos los propietarios, gravando más a quienes mantengan sus vehículos en peores condiciones, con lo cual el tratamiento del tema comenzará a ser más equitativo.

Asimismo, se califica que la falsificación o adulteración del certificado de revisión técnica como delito de acción pública, con la finalidad de facilitar su persecución, opción que actualmente es inexistente en la práctica.

Se modifica la penalidad por conducir un vehículo que carezca de revisión técnica, la que actualmente está definida como infracción grave solamente para los vehículos de servicio público de pasajeros, extendiéndose a todo tipo de vehículos y se determina una infracción independiente para el propietario del vehículo, como responsable de entregar un vehículo para que circule en dichas condiciones. También, se propone cancelar la licencia a quienes hayan participado en la adulteración o falsificación de la documentación del vehículo, dado que por ese solo hecho demuestra falta de idoneidad moral para conducir, sin perjuicio de la penalidad correspondiente, la que se extiende a quienes posean dichos documentos sin justificación, habitualmente operando como intermediarios.

Finalmente, se establece un procedimiento para que los vehículos que no tienen su revisión técnica al día puedan circular, precisamente para dirigirse a obtener dicha revisión, terminándose de esta forma con un vacío legal existente en la actual ley de tránsito.

VIII
PASO DE PEATONES.

Artículo 2º, 167º Nº 4 y Nº 5, y 199º Nº 18.

Diariamente, los peatones (los cuales, en un momento u otros son todos los usuarios de las vías) efectúan incontables maniobras de paso sobre la calzada. Sin duda alguna, una gran parte de éstas se lleva a cabo en condiciones razonables de seguridad, algunas veces por la existencia de facilidades físicas (por ejemplo un bandejón central), otras por la escasa cuantía del flujo vehicular, etc. Sin embargo existen algunas zonas en las que, ya sea por problemas de diseño de la vía o por los niveles de flujos vehiculares y peatonales, el cruce de la calzada no está siendo efectuado en condiciones adecuadas de seguridad y no es posible proveer de un lugar alternativo para el paso de éstos. En estas circunstancias, es necesario poder introducir facilidades peatonales explícitas, como ser los cruces cebra, como medio de proveer de prioridad al peatón sobre otros usuarios de la vía, especialmente los vehículos motorizados.

Una situación tan deseable como la señalada anteriormente no es posible en nuestro país, dado que la ley estableció -a priori- pasos de peatones en todas las esquinas. La extrema severidad formal de dicho precepto, que de hecho opera independientemente de la existencia de problemas concretos para cruzar la calzada, ha tenido paradojalmente como consecuencia que dichos pasos de peatones no son herramientas que hagan una contribución positiva al tema de la seguridad; tanto por no existir dotación policial posible para controlar los sobre 150.000 pasos peatonales que se deducen de una definición tan amplia, como por el obvio desprestigio en que cae una restricción cuya necesidad habitualmente no es percibida por los conductores. Es notable que la mayor cantidad de atropellos ocurran en las intersecciones, lugares que se supone la ley protege tan generosamente. Así, en los estudios efectuados en una zona de la comuna de Santiago, se encontró que el 81% de los atropellos ocurren en las intersecciones.

En nuestra opinión dicha aproximación legal sigue las tendencias mecanicistas que se deducían del positivismo como escuela filosófica, tan en boga en la primera mitad del presente siglo. Así al prohibir el paso de peatones en lugares que no sean las intersecciones, la ley obliga teóricamente al vecino de una calle local que desee ir a la vivienda del frente a caminar por su vereda hasta la intersección -independientemente de lo lejos que esté- cruzar la calzada en dicho punto, lugar en el que incidentalmente ocurren sobre el 80% de los accidentes, y volver prácticamente sobre sus pasos. Por supuesto una norma legal que promueve el comportamiento humano en términos tan inadecuados no tiene posibilidades de ser aceptada por la comunidad y en el hecho promueve el descrédito de la ley.

Ciertamente nuestro país no es el único en el cual una definición tan amplia de los pasos de peatones se ha mostrado contraproducente, dándose en el hecho que la mayoría de las legislaciones modernas han tendido a abandonar dicha "solución". Así el texto tipo de la legislación del tránsito de Estados Unidos (model traffic ordinance en sus versiones posteriores al año 1968) ya elimina toda referencia a pasos de peatones obligatorios en todas las intersecciones y, además, elimina la mayor parte de las restricciones al cruce de la calzada por parte de los peatones, limitándose a señalar que en dichos casos los peatones deben ceder al derecho de paso a los vehículos, incluso en las intersecciones.

Por su parte, la legislación inglesa va más allá y, además de señalar que los peatones solamente tienen derecho preferente de paso en los lugares así demarcados, desincentiva establecer dichos lugares en las intersecciones. Ello está en directa relación con las estadísticas de accidentes, las que en diversos países, como en Chile, señalan consistentemente que las intersecciones son los lugares de mayor riesgo. A su vez en Inglaterra se sigue la regla general de permitir el cruce de peatones en cualquier lugar, siempre respetando la prioridad de los vehículos.

En el caso de España, se tiene que la promulgación del código de tránsito efectuada en 1989 introdujo el concepto de que los vehículos tienen prioridad sobre los peatones, con excepción de las zonas peatonales, las que deben ser establecidas formalmente. Dicha legislación española permite el cruce de peatones en cualquier lugar y omite definir por ley los pasos de peatones.

Las anteriores muestras de convergencia en jurisdicciones tan diversas, apunta a reconocer un problema común, cual es que la prioridad irrestricta otorgada históricamente a los peatones en todas las intersecciones, en la práctica no colaboró para controlar el grave problema de accidentes de peatones, reemplazándose dicho concepto por el de proveer pasos de peatones solamente en aquellos lugares en que un análisis técnico lo avale, como medio de ir solucionando los graves problemas puntuales y concretos de seguridad existentes en las vías públicas.

En dicha línea de desarrollo es necesario destacar el excelente trabajo que se ha efectuado en la zona del gran Valparaíso. En efecto, las comunas involucradas han podido introducir exitosamente el concepto de paso peatonal precisamente gracias a ignorar los preceptos de la ley; así, dichas facilidades peatonales han sido introducidas en base a demarcar solamente aquellos pocos lugares para los cuales existe una demanda peatonal real y para los cuales simultáneamente existe un nivel significativo de flujo vehicular (y por consiguiente de riesgo). Dicha modalidad permite concentrar en ellos el esfuerzo de control y, además evita su desprestigio ante los conductores, los que de esta forma no ven que se introduzcan restricciones

innecesarias al desplazamiento de sus vehículos. Así los pasos cebra proveen hoy lugares apropiados de cruce para los peatones en vías sujetas a niveles de flujo vehicular de alguna magnitud, o en las cuales, debido al alto número de peatones que cruza la calzada, se justifica dar prioridad a éstos sobre los vehículos motorizados.

La modificación legal que se propone permitirá introducir en el resto del país los pasos "cebra" como una medida eficaz de gestión de tránsito, precisamente gracias a establecer dichas facilidades donde sean necesarias y no en cada intersección, obteniéndose como resultado las condiciones necesarias para promover un nivel de cumplimiento que ayude a controlar el grave problema de atropellos que existe en el país. En consecuencia, los peatones podrán cruzar una intersección cuando exista una señalización que así lo permita, conservándose eso sí, su derecho de paso preferente en caso de viraje de un vehículo. En las demás situaciones deberán hacerlo cuando no exista peligro inminente para ello.

Por último, se propone modificar el artículo 492 del Código Penal para adecuar sus disposiciones a la ley de tránsito y evitar la reiteración de las mismas.

IX
PUBLICIDAD DE LOS INFORMES DE ACCIDENTES:

Artículo 186º.

La Ley de Tránsito carece de preceptos explícitos que definan la publicidad de los informes que se confeccionen relativos a los accidentes de tránsito. A falta de dicha norma se utilizan las normas generales del código de procedimiento penal que establecen el secreto del sumario, el que por analogía se extiende a los informes que recibe el tribunal. Dicha situación es la causa más importante que explica la escasa producción de los organismos universitarios de investigación en el área de seguridad vial, área en la cual el país ciertamente ostenta un triste récord a nivel internacional, con sobre 1.600 muertos al año cifra que, a diferencia de otros países, en el nuestro tiende a aumentar de año en año.

La falta de dicho precepto representa una singularidad en el entorno internacional, dado que las más diversas administraciones se han preocupado de que la información que se recolecta con motivo de las investigaciones legales que deban efectuarse por los accidentes esté disponible directamente para ser utilizada por los municipios y grupos de investigación como forma de eliminar el problema concreto de seguridad existente en la vialidad, en un caso, y como forma de efectuar investigaciones sobre tendencias y eficacia de la normativa técnica en base al análisis estadístico de centenares de casos, en el otro. Así la norma tipo de Estados Unidos, por ejemplo (el uniform vehicle code, sección 10-107 y siguientes) obliga a los participantes en accidentes a entregar un informe escrito sobre el mismo, además -como una forma de precaver su exactitud- , prohíbe su utilización en los tribunales y, en el caso de los informes provenientes de la policía, prohíbe expresamente que éstos sean considerados confidenciales. Dichas salvaguardias legales establecen una jerarquía de valores que es necesario rescatar, en cuanto reflejan que, sobre la penalización del accidente concreto, es ciertamente más trascendente facilitar las labores tendientes a evitar futuros accidentes del mismo tipo, labor de prevención que no puede efectuarse sin la existencia de información de fácil acceso. En dicho sentido también es necesario precaver que la información de siniestros que compilan las compañías de seguros también esté disponible, vía la superintendencia respectiva, para ser utilizada en los trabajos de investigación de accidentes, dado que solamente por dicha vía es posible analizar, por ejemplo, si determinados modelos de vehículos tienen tasas excesivas de siniestros, para así estar en condiciones de tomar las medidas que tiendan a corregir el problema. Análogamente, se procede de igual forma para los antecedentes de revisiones técnicas.

Finalmente, es necesario valorizar la opción de conciliación en caso de accidentes, posibilitada por el artículo 184 de la ley, interesante precepto que permite disminuir la carga de los tribunales permitiendo un acuerdo informal entre los afectados. Dicha opción ve reducida su eficacia por la nula penalización existente a quienes falsean los hechos, evento que tiene como consecuencia lógica que el caso deba seguir una lenta

tramitación en los tribunales, arte los cuales el afectado debe asumir el peso de la prueba para intentar que se restablezcan apropiadamente los hechos básicos del accidente. Una conducta de tal gravedad es penalizada explícitamente en los más diversos países así, por ejemplo, el uniform vehicle code antes citado señala en el Nº 10-108 la falta y la pena, la que en dicho caso puede incluir hasta un año de cárcel. Ello refleja la necesidad de penalizar adecuadamente la conducta, precisamente como forma de reprimir su ocurrencia. A dicho efecto se propone indicar al tribunal que, como parte de la sentencia, se analicen las declaraciones prestadas, incluso la prestada a carabineros, y se determine si en alguna de ellas se señalan aspectos que se han demostrado como falsos si así ocurriese, se deberá cancelar la licencia de conducir, por ser dicha conducta una manifestación concreta de falta de idoneidad moral para conducir, cancelación que por las normas generales de la ley de tránsito es, en realidad, una suspensión por dos años.

X
ELIMINA INFRACCIÓN ERA VÍSIMA QUE INDICA

Artículo 197º Nº 6.

La ley 18.290 en el número 6 del artículo 197º define como infracción gravísima, cualquiera que tenga como resultado, daños o lesiones leves. De esta forma la ley entra a penalizar un resultado que es básicamente de carácter aleatorio. Por ejemplo,;un. conductor que se cambia de pista descuidadamente tiene la pena que corresponde a dicha falta; sin embargo, el número 6 del artículo 197º agrega una pena adicional cuya concreción corresponde a la eventualidad de que en dicho momento vaya circulando otro vehículo en condiciones tales que pueda producirse un accidente. Cabe hacer notar que las consecuencias de las faltas a la legislación del tránsito, en caso de accidentes, son materias que corresponden al ámbito civil o penal, en consecuencia, es necesario separar el tratamiento de la infracción a la legislación del tránsito de sus posibles resultados, dado que el efecto no tiene por qué alterar el carácter de la infracción.

Tampoco se percibe cómo esta pena puede colaborar a controlar el grave problema, de accidentes existente en el país, ya que no tiene como efecto prevenir la ocurrencia, del accidente, el que de hecho ya se ha producido. Es necesario tener presente que todas las otras infracciones enumeradas en dicho artículo tienen como criterio rector establecer sanciones a conductas y no a sus resultados. Adicionalmente, esta pena ,resulta contraproducente dado que estimula a que los conductores que participan en un accidente, por ejemplo un atropello, huyan del lugar para así evitar la posible suspensión de licencia, con lo cual las víctimas quedan en la indefensión, tanto por la falta de auxilio inmediato como por la falta de cobertura del seguro automotor, ya que este opera sólo con la identificación del vehículo.

XI
ESTACIONAMIENTOS RESERVADOS y PARADEROS DE TAXIS

Artículo 158º, 160º Nº 8 e inciso final y 164º.

La ley 18.290 en su artículo 158º otorga a las municipalidades la facultad de autorizar paraderos de taxis, los que son definidos como de libre acceso, con lo cual dicho precepto asocia implícitamente a dichos paraderos la definición económica de bien libre. Dicha situación, que puede haber sido cierta alguna vez o actualmente en algunos lugares en los cuales las posibilidades de estacionar exceden el número de vehículos, deja de tener validez dado el significativo aumento de vehículos, con lo que los espacios de estacionamiento para taxis han pasado ser un recurso escaso.

Los usuarios de dichos espacios han reaccionado en consecuencia, estableciéndose organizaciones informales que regulan su utilización, básicamente recurriendo a los argumentos que otorga la ley del más fuerte. Así, el espacio público pasa a ser administrado privadamente sin que quede sujeto a las normas generales de una economía de mercado, con desmedro de la equidad que el Estado debe garantizar a todos los

empresarios y perjuicio del público que obtendría un servicio de mejor calidad y más responsable si dicha organización informal fuere formalizada. Para enfrentar dicho problema se 'propone recurrir al mecanismo clásico de una economía de mercado, cual es la licitación. Así, los mejores paraderos serán asignados a los empresarios que ofrezcan un mejor servicio, produciéndose de esta forma nuevos estímulos para el progreso del sector.

Para implementar dicha medida se propone retirar de la ley el concepto de "paraderos de taxis", los que pasarán a otorgarse de acuerdo al régimen general de estacionamiento reservado, definido en el artículo 164º de la ley, agregándose el concepto de licitación. Dicha modificación corrige además un problema conceptual, dado que los lugares de detención de taxis son, en realidad, estacionamientos (definida en la ley como detenerse por un período mayor que el necesario para tomar o dejar pasajeros), y no paraderos.

En otro orden de cosas, el inciso final del artículo 158º restringe a los taxis a que sólo puedan tomar y dejar pasajeros al costado derecho de la calzada, al parecer con la intención de mejorar las condiciones de seguridad. Lo primero digno de destacarse es que' dicha restricción no se extiende al resto de los vehículos que, ciertamente, son bastantes más numerosos que los taxis; y lo segundo es que no se conoce de ningún análisis que demuestre dicha supuesta mejora de la seguridad vial. La consecuencia lógica de lo anterior ha sido que este precepto es uno más de los que la simple inspección visual demuestra que no se cumple, en el hecho degradando la majestad de la ley. Por el contrario, es difícil imaginar un escenario en el cual un conductor de taxi se niegue a recoger un pasajero que esté al lado equivocado de la calzada y le haga señales para que la cruce a fin de recogerlo (para lo cual la ley obliga al peatón ir a la esquina), también es difícil imaginar que dicha situación sea más segura que recoger el pasajero donde éste se encuentre.

Por cierto, existen tramos de las vías en que las condiciones de diseño geométrico de las mismas o la velocidad y composición del flujo vehicular no hace!} aconsejable la detención de vehículos al costado izquierdo. Pero en la opinión del Gobierno que me honro en presidir que dichos casos puntuales pueden ser tratados, y son tratados, de conformidad con las atribuciones generales que la ley otorga a las municipalidades, en particular por la instalación de la señal "Prohibido estacionar y detenerse", y no por la definición de una norma general supuestamente necesaria tanto en la Alameda Bernardo O'Higgins de la capital como en una calle local de un poblado.

Además, se considera apropiado modificar el Nº 8 del artículo 160º, en el sentido de establecer un régimen especial de estacionamientos reservados para los recintos militares, policial es y de gendarmería de Chile, en relación a los lugares de acceso principal a dicho recinto. Ello corrige el error de haber establecido un régimen especial que se extiende al perímetro de todo el recinto (lo cual muchas veces representa decenas de kilómetros). Ciertamente existirán ocasiones en que, por razones de seguridad, se deberá limitar el estacionamiento en algunas áreas, pero el Supremo Gobierno estima más apropiado que dichas restricciones sean establecidas de acuerdo al régimen general contenido en el artículo 163º de la ley, en lugar de una medida genérica que se aplica incluso al perímetro de algunos predios agrícolas. Las necesidades de estacionamientos reservados de dichas instituciones seguirán siendo satisfechas en base a una reserva en torno al acceso principal. Por otra parte se aclara que las distancias de que trata el presente artículo son medidas por el costado correspondiente y en el artículo 164 se retira la obligación de que el municipio deba solicitar un informe previo a carabineros para otorgar estacionamientos reservados, medida que, en la práctica, no ha mostrado ser necesaria y que obliga a destinar personal policial a tramitar los informes, en desmedro de funciones de orden y seguridad más prioritarias.

XII
CRUCES FERROVIARIOS

Artículo 108º, 109º, 172º Nº 18, 197º Nº 2 y 198º Nº 24.

El artículo 108º de la ley de tránsito obliga a los conductores a detener sus vehículos

ante todos los cruces ferroviarios. Dicho precepto no reconoce los ,importantes progresos obtenidos en la señalización automática de cruces. Es así como actualmente es posible instalar equipos de señalización que

evitan que los conductores deban tomar decisiones a este respecto, lo que además de reducir las detenciones innecesarias, se traduce en mejoras en las condiciones de seguridad. Ello también es importante desde el punto de vista del respeto general por la ley que es necesario promover, pues al obligar a los conductores a detenerse, incluso frente a líneas ferroviarias que acceden a propiedades industriales (usualmente con el respectivo portón cerrado), sólo contribuye a menoscabar el concepto de ley.

La norma legal antes referida es la que no ha permitido introducir conceptos modernos de control de tránsito en los cruces a nivel, dado que la ley -al obligar a todos, los conductores a detener su vehículo-, no permite asignar beneficios a otras modalidades de control, como ser las barreras automáticas. Ello ha hecho imposible incluir la modernización de cruces ferroviarios en los programas de inversiones en infraestructura vial financiados por créditos internacionales, perdiéndose así dicha posibilidad de modernizar el sector.

Finalmente, es necesario destacar que dicha modificación coordina apropiadamente la ley de tránsito con la Convención Internacional de Señalización de Viena, ratificada por nuestro país el año 1975, la que en sus artículos 33 y 36 establece que la detención antes del cruce ferroviario no es obligatoria" definiendo el significado y operación de las barreras para el control de cruces ferroviarios, aspecto que, incidentalmente, no es ni siquiera mencionado en la Ley de Tránsito.

Ciertamente nuestro país no es el primero en el cual una definición tan restrictiva de la operación de los cruces ferroviarios se ha mostrado contraproducente, dándose en el hecho que la mayoría de las legislaciones modernas han tendido a abandonar el concepto de la detención obligatoria. Así el texto tipo de la legislación del tránsito de Estados Unidos eliminó, en la revisión del año 1975, la obligación de que todos los vehículos deban detenerse en los cruces ferroviarios, dado que los estudios efectuados han identificado su inconveniencia. En forma análoga se tiene que las legislaciones de Inglaterra y España, entre otras, no obligan a que los conductores deban detener sus vehículos en los cruces ferroviarios.

En consecuencia, la introducción en el artículo 108º de las normas relativas a la operación de barreras para el control de cruces ferroviarios permitirá que los programas de inversión en infraestructura puedan financiar la modernización de los cruces que presenten mayores niveles de riesgo; en el intertanto, los otros cruces podrán seguir siendo controlados con señales "Pare" (de existir problemas de visibilidad u otros), dado que se mantienen intactas las atribuciones generales para instalar dichas señales.

XIII
DISPOSICIONES VARIAS

La ley Nº 18.290 contiene diversos errores menores que conspiran contra su eficiencia y representan diversas fuentes de inequidades, aspectos que es necesario corregir.

El proyecto modifica el artículo 203º, en el sentido de incentivar que conductores con licencia vencida, la renueven eximiéndose de la infracción en este caso.

El inciso final del artículo 187º señala que los propietarios de talleres de reparación de automóviles deben informar a carabineros cuando un vehículo muestre evidencia de haber sufrido un accidente. La entrevista a diversos talleres ha permitido detectar que dicho inciso no es ni ha sido aplicado. Tampoco se han identificado esfuerzos para exigir su cumplimiento, por lo que se propone su eliminación.

Asimismo, diversos artículos contienen esbozos de normas técnicas de vehículos, sin considerar que la misma ley da atribuciones reglamentarias para dictar dichas normas, las que es necesario modificar de tiempo en tiempo dado el avance de la tecnología automotriz, por lo que es conveniente que dichas normas se dicten y modernicen sobre la base de la potestad reglamentaria, como de hecho ocurre en otros mercados, como el de los productos alimenticios, eléctricos, etc. A dicho fin se propone retirar de la ley todos los artículos que se refieren a especificaciones técnicas, los que se señalan en el artículo 1º, Nº 3 del presente proyecto de ley.

Asimismo, se incluye en la ley las definiciones asociadas a biciclos, las que son necesarias para la definición legal de dichos medios de transporte, a fin de cautelar apropiadamente el uso de las pistas exclusivas destinadas a tales vehículos (artículo 2º).

Se propone eliminar el artículo 149º el que señala: "El conductor de un vehículo deberá conducido a una velocidad reducida al ingresar a un cruce". Resulta innecesario dicho enunciado dado que una regla así planteada en realidad está cubierta por la norp1a genérica señalada en el artículo anterior (148). Cabe destacar que la necesidad de reducir la velocidad en todas las intersecciones es contraproducente, dado que se ha demostrado que las tasas de accidentes se incrementan en las zonas en que existen cambios de velocidad. Igualmente, la emisión de contaminantes atmosféricos y ruidos son máximos en las maniobras de aceleración. De exigirse dicho precepto se tendría que los vehículos que circulan por Avda. Eliodoro Yáñez, en la Comuna de Providencia, deberían disminuir su velocidad en todas las intersecciones (incluyendo las semaforizadas). En realidad, la necesidad de reducir la velocidad en las intersecciones obedece a deficiencias en la señalización y demarcación, pues habitualmente se tiene que dicha maniobra se efectúa para tener tiempo a fin de reconocer cuál acceso tiene prioridad en la intersección, aspecto que debería estar tratado de tal forma que no fuera ambiguo, por ejemplo, en base a la provisión de demarcación "Pare" o "Ceda el Paso" sobre la calzada.

Se considera igualmente innecesario el trámite adicional que señala el artículo 151º, el que exige un informe previo de carabineros para que el operador de la vía -Vialidad o al Departamento de tránsito municipal- pueda aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en la ley, por lo que se propone retirar dicha exigencia.

La política de transporte considera privilegiar el desplazamiento de los vehículos de alta tasa de ocupación, como los buses, trolebuses, etc, frente al transporte privado: Dicho propósito recoge un concepto de equidad consistente en mejorar las condiciones de desplazamiento de los vehículos que, dada su capacidad de transporte, hacen un uso óptimo de la escasa capacidad vial disponible. Con dicho fin se construyen pistas sólo buses, ya sea implementadas en base a demarcación o con algún grado de segregación física, de tal forma de evitar que la congestión provocada por vehículos particulares demore a los vehículos que llevan habitualmente sobre el 70% de los viajes en las ciudades. Sin embargo, la ley no reconoce la existencia de dichas pistas y, por consiguiente, su cumplimiento queda sujeto a la norma relativa al cruce de líneas de demarcación continua, feble argumento que es necesario corregir. Así, se introduce en las definiciones el concepto de Pista Sólo Bus (artículo 2º), y se establece como falta el hacer uso ilícito de la misma (artículo 198 Nº 32).

El artículo 34º señala taxativamente las posibilidades de retiro de vehículos del registro de vehículos motorizados (abandono, destrucción o desarmaduría) excluyendo, en el hecho, otras causal es de retiro. Dicha formulación ha producido inconvenientes en los casos en que se han exportado vehículos usados a otros países (por ejemplo, Perú), caso en el cual se le ha negado al propietario la posibilidad de retirar el vehículo exportado del registro. Es necesario considerar que la inscripción de los vehículos en dicho registro no es obligatoria y, análogamente, no existen razones para seguir prohibiendo que un propietario de un vehículo lo retire del registro. En consecuencia, se propone autorizar el retiro de vehículos del registro sin expresión de causa.

De conformidad con el artículo 197º Nº 3, constituye una infracción gravísima conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida. Por otra parte, constituye una infracción grave el no respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, exceptuando el signo "Pare" y las luces del semáforo. En consecuencia, el no respetar una señal que, por ejemplo, limita la velocidad a 30 km/h puede ser considerada tanto una infracción gravísima como grave, existiendo fallos en un sentido u otro. Luego, a fin de unificar criterios en la aplicación de sanciones se estima conveniente modificar el Nº 3 del artículo 197º, aclarando que dicha infracción corresponde solamente por conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida por el artículo 150º. De este modo, se unificarán criterios en la aplicación de sanciones y, por otra parte, sólo se sancionará como infracción gravísima aquellos casos en que se han excedido los límites máximos de velocidades, situaciones en que tanto los riesgos de accidentes como las consecuencias son mayores (artículo 197º Nº 3).

La ley establece diferentes plazos de suspensión o pérdida de licencia, correspondiendo esta última a una

suspensión de dos años, pero existen casos en los cuales la pena impuesta por el tribunal no es cumplida, bastando al infractor el simple expediente de negar a la autoridad que tiene (o porta) licencia. En dichos casos, al no estar la licencia físicamente retenida le basta al infractor señalar que la extravió. Para evitar dicho fraude, se introduce una regla que señala cuándo se comienza a cumplir la pena de suspensión o cancelación, estableciéndose que dicha pena comienza a ser cumplida desde que el infractor entrega la licencia, o desde que solicita una nueva por haber expirado la anterior (artículo 206º).

Se ha considerado conveniente revisar el tema de las velocidades máximas señaladas por ley, las que rigen a falta de señalización que la modifique. A dicho objeto, se ha estimado conveniente desagregar en un mayor número de situaciones los límites de velocidad convencionales, estableciéndose límites diferentes según sean las características de la vía. Así, en una vía de una pista con tránsito bidireccional (pasaje) se ha considerado que la velocidad máxima, a falta de señalización explícita, debe ser de 30 k/h. En el caso de las vías rurales, se ha considerado mantener el límite de 100 k/h, pero solamente para aquellas calzadas pavimentadas, rebajándose en otros casos a 80 kilómetros por hora. De esta forma se disminuirá la necesidad de instalar señales que modifiquen las velocidades máximas establecidas por la ley (artículo 150º).

Finalmente, por su parte, debemos señalar que la ley Nº 13.937 de 1960, en su artículo 1º, obliga a los propietarios de los inmuebles que hagan esquina a mantener en su propiedad un letrero de color amarillo con el nombre y numeración de las calles correspondientes. Dicha obligación fue necesaria en aquella época dado el precario estado de avance de la normativa de tránsito, y en particular de la inexistencia legal de facultades reglamentarias para definir normas de señalización. Dichos aspectos fueron corregidos con la introducción de la ley del tránsito, la que asignó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones las atribuciones necesarias para establecer la normativa de señalización, y además indica que solamente las municipalidades tienen atribuciones en materia de señalización de tránsito, aspectos que han hecho caer en desuso la exigencia contenida en la citada ley Nº 13.937, por lo que es conveniente su derogación (artículo segundo del presente proyecto de ley).

Se hace presente que el proyecto de ley a que se refiere esta iniciativa no irroga gastos al Erario Nacional, de ninguna naturaleza.

En mérito de lo anteriormente expuesto, someto a vuestra consideración, para ser tratado en la actual Legislatura Extraordinaria de sesiones del Congreso Nacional, el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley Nº 18.290, ley de tránsito:

2) En el artículo 2º:

a) Intercálanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

"Bicicleta o triciclo: Tipos de vehículos que son propulsados solo por la energía
muscular de su conductor.

Ciclovía o ciclopista: Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos.

Pista sólo bus: Espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de vehículos de locomoción colectiva. Dicho espacio podrá ser utilizado excepcionalmente, por motivos de emergencia, por vehículos policiales o de bomberos. Otros vehículos sólo podrán cruzarla para acceder a una propiedad aledaña o para virar."

b) Reemplázase la definición de "línea de detención de vehículos" por la siguiente:

"Línea de detención de vehículos: la línea que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse;"

c) Reemplázase la definición "paso para peatones", por la siguiente:

"Paso para peatones: la zona de seguridad señalizada para este objetivo."

2) En el artículo 34º, en su inciso cuarto, intercálase entre la palabra "parcial" y el punto (.) que la sigue, la siguiente frase:

"o, la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario".

3) Deróganse los artículos 64º, 65º, 66º, 67º, 68º, 69º, 70º, 74, 75º y 76º.

4) Reemplázase el artículo 79º, por el siguiente: .

"Artículo 79º: El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de asientos delanteros, en automóviles, camionetas, camiones y similares.".

5) Derógase el artículo 80º.

6) En el artículo 82º, sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

"Cuando se observe que un vehículo emita humo visible al ralentí, o se constate técnicamente que el vehículo ha superado dichos índices, se procederá a anular el certificado de revisión técnica y el de gases, según lo establecido en el artículo 98º, o el vehículo podrá ser retirado de circulación poniéndolo a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades, de los cuales únicamente podrá ser retirado con autorización del juez, quien la otorgará con objeto que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado. En estos casos se aplicará el artículo 161º."

7) En el artículo 91º, en su número 2.-, elimínase la frase “y no mantener cerradas las puertas del vehículo cuando se encuentren en movimiento".

8) Derógase el artículo 93º.

9) En el artículo 98º, agréganse los siguientes incisos, nuevos:

"Cuando se considere que el vehículo puede proseguir su marcha, se anulará el certificado de revisión técnica y de gases, mediante una anotación en su reverso, indicando fecha y hora, lo que solamente habilitaría para conducir el vehículo a su destino más inmediato.

Sólo será válido para conducir, el certificado original de revisión técnica y de gases. La falsificación o adulteración del certificado de revisión técnica o de gases constituye un delito de acción penal pública.

En los casos en que se necesite conducir un vehículo que no tenga su revisión técnica vigente hacia un taller o planta revisora, se procederá a efectuar dicho traslado por la ruta más corta hacia la planta de revisión técnica más cercana."

10) En el artículo 99º, agréganse los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos:

"El cumplimiento de las normas técnicas de las señales, elementos de semaforización, elementos de protección de cruces ferroviarios y otros destinados a controlar el tránsito, se verificará de acuerdo con un procedimiento de certificación al que deberá ser sometido todo elemento que se pretenda comercializar en el país o instalar en vías públicas. En el caso de que las normas sean modificadas, los elementos ya aprobados deberán ser certificados nuevamente, con respecto a las exigencias que se adicionen. La certificación dará derecho al uso de un distintivo. La venta, la oferta de venta o el uso de un elemento para el cual no exista un certificado de homologación vigente, o el uso indebido del distintivo, será penado con multa de 5 a 100 Unidades Tributarias Mensuales, y el comiso de las especies. La certificación podrá revocarse si se demuestra que un dispositivo en particular no cumple la norma.

No se podrán instalar señales que establezcan prohibiciones contempladas en la presente ley.".

11) Sustitúyese el artículo 101º, por el siguiente:

"Artículo 101º.- Los conductores y peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito. En el caso que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden que a continuación se indica, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo:

1.- Señales u órdenes de un carabinero;

2.- Señales u órdenes de personal de bomberos, en sitio de siniestro, así como las excepciones contempladas en esta ley para vehículos de emergencia;

3.- Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía;

4.- Semáforos o elementos de control de cruces ferroviarios;

5.- Señales verticales, y

6.- Demarcación.

La instalación de señalización, barrera o las indicaciones hechas a los conductores o peatones sin tener

autoridad otorgada por la presente ley" o permiso del Departamento de tránsito municipal, o la Dirección de Vialidad, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada por multa de 10 a 20 Unidades Tributarias Mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada.".

12) Sustitúyese el artículo 105º, por el siguiente:

"Artículo 105º.- La autoridad competente, o el tribunal, deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales, barreras o cualquier otro letrero, objeto publicitario, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial, dificulte su percepción, reduzca la visibilidad para conductores o peatones, o que no cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente."

13) Sustitúyese el artículo 108º, por el siguiente:

"Artículo 108º.- En los pasos a nivel provistos de barreras colocadas en forma alterna a cada lado de la línea de ferrocarril, la presencia o movimiento de estas barreras sobre la calle o camino significa que ningún usuario de la vía puede sobrepasar la vertical de la barrera más cercana.".

14) Derógase el artículo 109º.

15) Sustitúyese el artículo 110º, por el siguiente:

"Artículo 110º.- Los semáforos destinados a regular la circulación de los vehículos regularán también la de peatones y ciclistas, de no existir luces específicas para ellos.

Los colores o signos tendrán el siguiente significado:

1.- Luces no intermitentes:

a) La luz verde significa autorización de paso; no obstante, una luz verde que regule la circulación en un cruce no autoriza a los conductores a pasar si, en la dirección que vayan a tomar, la congestión de la circulación fuera tal que, de internarse en el cruce, probablemente no podrán haberlo despejado en el momento del cambio de indicación. Al aparecer la luz verde los vehículos deberán ceder el paso a los peatones que estén atravesando la calzada por el paso destinado a ellos. Los peatones que enfrenten la luz verde pueden cruzar la calzada por el paso de peatones;

b) La luz roja significa prohibición de paso; los vehículos no deberán sobrepasar la línea de detención o, si no hubiera, la vertical de la señal, o no deberán internarse en el cruce;

c) La luz amarilla indica prevención; ningún vehículo podrá sobrepasar la línea de detención o la vertical de la señalo internarse en el cruce a no ser que, cuando se encienda esta luz, se encuentre tan cerca de ella que ya no pueda detenerse en condiciones de seguridad suficiente antes de haber pasado la línea de detención, la vertical de la señal, o el cruce. Adicionalmente, indica que los peatones no pueden pasar, pero permite a los que ya se encuentren en la calzada terminar de atravesarla;

2.- Luces intermitentes:

a) -Una luz roja intermitente: indica pare. Cuando el cristal rojo se ilumina en forma intermitente, los vehículos que lo enfrenten deberán detenerse antes de la línea de de tención. o la vertical de la señal y el derecho preferente de paso estará sujeto a las mismas reglamentaciones que se indican para la señal "Pare";

- dos luces rojas intermitentes alternativas, una de las cuales se enciende cuando la otra se apaga, montadas sobre el mismo soporte y a la misma altura y orientadas en la misma dirección. Estas luces significan que los vehículos no deben sobrepasar la línea de detención o, si no hubiera, la vertical de la señal; estas luces no podrán emplearse mas que en los pasos ferroviarios a nivel, así como para indicar la prohibición de paso a causa de la salida de vehículos de bomberos a la vía. Opcionalmente, podrán utilizarse los semáforos descritos en el número 1.

b) luz amarilla intermitente: significa que los conductores pueden avanzar, pero extremando la prudencia.

3.- Indicaciones de flecha verde:

Cuando la luz verde de un semáforo contenga una flecha iluminada, significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección así indicada. Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

Cuando una señal del semáforo comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o

varias flechas, el hecho de iluminarse esta flecha o estas flechas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en el sentido o los sentidos indicados por la flecha o las flechas; asimismo, significa que cuando se encuentren vehículos cuya movilización bloquee la circulación de aquellos que se encuentren detrás de ellos en la misma pista deberán avanzar, con precaución, a fin de permitir el desplazamiento de los vehículos bloqueados.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrito en el punto 1.

4.- Luces de pistas.

Cuando por encima del centro de la o las pistas de una calzada se coloquen luces verdes o rojas, la luz roja indicará prohibición de utilizar la pista de circulación sobre la cual se encuentre y la luz verde indicará autorización de utilizarla.

5.- Indicaciones para vehículos de transporte público.

Los semáforos destinados a controlar la circulación de vehículos de transporte público serán de un diseño marcadamente diferente de otros semáforos, y en ellos se reemplazará el color verde por el color blanco.".

16) Sustitúyese el artículo 111º, por el siguiente:

"Artículo 111º.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre el lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

a) La luz verde indica que los peatones o ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no demarcado.

b) La luz roja indica que los peatones o ciclistas no pueden entrar en la intersección.

c) La luz verde intermitente significa que el período, durante el cual los peatones o ciclistas, pueden atravesar la calzada está a punto de concluir y se va a encender la luz. roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada terminar de atravesarla.".

17) En el artículo 114º, agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa detención o abrirlas, mantenerlas abiertas o descender del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro para otros usuarios.".

18) Derógase el artículo 149º.

19) En el artículo 150º, reemplázase los números uno y dos por los siguientes:

"1. En zonas urbanas:

a) Una pista con tránsito en ambos sentidos, 30 kilómetros por hora;

b) Una o dos pistas, en sentido único, 50 kilómetros por hora;

c) Tres o más pistas, en sentido único, 70 kilómetros por hora.

2. En zonas rurales:

a) Con calzada pavimentada, 100 kilómetros por hora. Cuando ésta tenga dos o más pistas en sentido único, el límite de velocidad para automóviles será 120 kilómetros por hora.

b) En otro tipo de calzada, 80 kilómetros por hora.".

20) En el artículo 151º, elimínese la expresión:

"y previo informe de Carabineros de Chile".

21) Derógase el artículo 158º.

22) En el artículo 160º:

a) Remplázase su número 8, por el siguiente:

"8.- a menos de 15 metros de la puerta principal de entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería de Chile. Esta prohibición se indicará, a requerimiento de la respectiva institución u organismo, mediante señales oficiales y no se aplicará a los vehículos de propiedad de las respectivas instituciones, ni a los vehículos que éstas autoricen al efecto".

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las distancias establecidas en el presente artículo se entienden medidas por el costado de la acera correspondiente":

23) En el artículo 161º, intercálase entre las palabras "inspectores" y "municipales" la expresión "fiscales o"

24) En el artículo 164º:

a) Elimínase la expresión "y previo informe de carabineros":

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará el reglamento para que los municipios procedan a otorgar, por licitación pública, los espacios de estacionamientos reservados, los cuales no podrán ser concedidos por un lapso superior a 5 años." .

25) En el artículo 167º:

a) Reemplázase su número 4.-, por el siguiente:

"4.- Pasar las calzadas en los cruces y por los pasos para peatones. En los demás casos cuando no circulen vehículos próximos y pueden hacerlo con seguridad;";

b) Deróganse sus números 5.- y 9.-.

26) En el artículo 169º, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“En el caso que la actividad deportiva incluya más de una comuna, la autorización será otorgada por el o los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones que correspondan.".

27) En el artículo 172º, derógase el numeral 18.

28) En el artículo 186º, agréganse los siguientes incisos tercero, cuarto y quinto, nuevos:

"Los informes, denuncias, constancias, u otra información y documentos relativos a accidentes del tránsito, estarán siempre a disposición de las instituciones de educación superior, organismos fiscales, municipales, o quienes éstos designen. Carabineros adoptará las medidas que sean necesarias a fin de posibilitar su consulta o copia. Esta información sólo podrá utilizarse para los fines propios de cada entidad y en caso alguno podrá darse a la publicidad.

A toda persona que proporcione información escrita u oral a carabineros, compañías de seguros o a un tribunal relacionada con un accidente o infracción de tránsito de la cual el Juez, apreciándola en conjunto con otros antecedentes según .las reglas de la sana crítica, determine que dicha información es falsa, le será cancelada su licencia de conducir.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará las normas de acuerdo a las cuales las compañías de seguros proveerán periódicamente de información al Intendente de Seguros sobre seguros y siniestros asociados a vehículos. Dicha información será pública. Igual carácter tendrá la información de revisiones técnicas.".

29) Derógase el inciso final del artículo 187º.

30) En el artículo 191º, elimínase la frase "o concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima".

31) En el artículo 197º:

a) Agrégase en su número 2.- a continuación de la palabra "pare", la expresión "o no respetar las barreras de un cruce ferroviario";

b) Reemplázase su número 3.-, por el siguiente:

"3.- Conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida en el artículo 150º, o a la que hubiere sido aumentada".

c) Derógase su numeral 6.

32) En el artículo 198º:

a) Deróganse sus numerales 2.- y 24.-

b) Reemplázase su número 25.-, por el siguiente:

"25.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento vigente. En el caso que el vehículo no vaya siendo conducido por su propietario, se aplicará la sanción al propietario del vehículo."

e) Reemplázase su número 30.-, por el siguiente:

"30.- Mantener en circulación un vehículo con infracción a los artículos 63 ó 82, o con el sistema de dirección o de frenos en mal estado, de las que será responsable el propietario".

d) Agréganse los siguientes números 31.- y 32.- nuevos:

"31.- Bloquear el cruce".

32.- Usar ilícitamente una pista "sólo bus"."

33) En el artículo 199º, número 18.-, suprímese la frase "o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones".

34) En el artículo 203º, agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Tratándose 'de la infracción por conducir con la licencia vencida, se eximirá de la suspensión al conductor que exhibiere una licencia renovada."

35) En el artículo 204º, agrégase el siguiente número 5.-, nuevo:

"5.- Al que a juicio del Tribunal no diere cumplimiento a lo señalado en el artículo 183º, a menos que se tratare de lesiones leves.".

36) En el artículo 206º, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Los plazos de suspensión de la licencia, o el plazo señalado en el inciso final del artículo 204º, comenzarán a regir desde que el Tribunal, habiendo emitido su fallo, reciba la licencia de conducir o, en su defecto, desde que habiendo expirado el plazo de vigencia de la licencia se solicite una nueva.".

37) Reemplázase el artículo 207º, por el siguiente:

"Artículo 207º; A los responsables de la circulación de un vehículo con licencia, boleta de citación, permiso provisorio judicial, permiso de circulación, certificado de seguro automotriz o certificado de revisión técnica falsos, adulterados u obtenidos en contravención a esta ley, o utilizando una placa patente falsa, adulterada o que correspondiere a otro vehículo, serán castigados con la pera de presidio menor en su grado medio a máximo y con la cancelación de la licencia de conducir o del derecho de obtenerla. En igual pena incurrirán aquellos que detenten estos documentos o formularios, sin título para ello".

Artículo 2º.- Derógase el artículo lº de la ley Nº 13.937.

Artículo 3º.- Modifícase el artículo 492 del Código Penal, en la forma que sigue:

a) Sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

"En los accidentes ocasionados por vehículos de tracción mecánica o animal de que resultaren lesiones o muerte de un peatón se presumirá, salvo prueba en contrario, la culpabilidad del conductor del vehículo, dentro del radio urbano, cuando el accidente hubiere ocurrido en el cruce de las calzadas o en la extensión de 10 metros anterior a cada esquina; y, en todo caso, cuando el conductor del vehículo contravenga la ley de tránsito o las ordenanzas municipales.".

b) Suprimen se los incisos tercero, cuarto y sexto.

Dios guarde a V.B.,

(Fdo.): Patricio Aylwin Azócar, Presidente de la República; Germán Molina Valdivieso, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Martita Wörner Tapia, Ministra de Justicia Subrogante".