Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones sobre el proyecto de ley que introduce diversas modificaciones en materia de tránsito terrestre. (boletín Nº999-15-3)

“Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros sobre el proyecto de ley, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en tercer trámite constitucional, que introduce diversas modificaciones en materia de tránsito terrestre. Su urgencia ha sido calificada de “suma”.

-o-

Es del caso señalar que en el año 1993, S.E. el Presidente de la República mediante un mensaje, inició el trámite de un proyecto de ley que introducía diversas modificaciones a la Ley de Tránsito.

En su primer trámite constitucional, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones acordó aplicar un método especial, consistente en analizar las modificaciones del articulado de la ley de Tránsito por materias, y no según el orden de los preceptos, que es lo habitual. Por lo tanto, las modificaciones planteadas se dividieron en acápites agrupados por materias, aun cuando la parte normativa se presentó en orden correlativo. Las materias que aborda este proyecto de ley son las siguientes:

-participación en accidentes de tránsito;
-subida y bajada de vehículos;
-autorización de actividades deportivas en la vía pública;
-señalizaciones de tránsito;
-línea de detención de vehículos;
-indicaciones de semáforos;
-responsabilidad del propietario por mal estado del vehículo;
-evasión del lugar del accidente como delito;
-paso de peatones;
-publicidad de los informes de accidentes;
-infracciones y contravenciones;
-delitos y cuasidelitos;
-estacionamientos reservados y paraderos de taxis;
-estacionamientos en caminos y vías rurales;
-cruces ferroviarios;
-vehículos antiguos o de colección;
-límites de velocidad, y
-visibilidad en calles y vías.

En segundo lugar, habida consideración de la amplitud de las ideas matrices o fundamentales del proyecto de ley -modificar la ley Nº18.290, de Tránsito, con el fin de modernizarla, mediante la corrección de algunas materias y la incorporación de otras no consideradas-, la Comisión acordó, además, incorporar en su tratamiento varios proyectos de ley, iniciados en mociones parlamentarias, cuyas ideas matrices coincidían con las del proyecto en estudio.

El 3 de agosto de 1999, el proyecto aprobado por esta Cámara de Diputados, fue enviado al H. Senado, para que fuera estudiado en su segundo trámite constitucional.

El 25 de enero de 2005, se remitió a esta H. Cámara de Diputados, el texto del proyecto aprobado por el H. Senado.

Si bien el texto aprobado por el H. Senado, modificó la gran mayoría de los artículos del proyecto inicial, las modificaciones, en gran medida han recogido los contenidos de las normas sustantivas aprobadas por la H. Cámara de Diputados. Las adecuaciones y ajustes, han permitido, a juicio del Ejecutivo, perfeccionar su texto.

Por lo tanto, mediante las modificaciones introducidas al texto del proyecto de ley, se ha cumplido con el objetivo de mejorar de Ley de Tránsito, conforme a las ideas matrices.

-o-

Con el objeto de colaborar con la Comisión, en este tercer trámite constitucional, concurrió el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz Silva; el asesor legislativo de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez Contreras, y el Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Julio Urzúa.

-o-

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz recordó que este proyecto fue ingresado en 1993 a la Cámara y que ésta lo aprobó y remitió al Senado en 1999. Explicó que la Subsecretaría de Transportes, en conjunto con Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, los Juzgados de Policía Local y Carabineros de Chile, en el año 2002, tomó la iniciativa de generar un reordenamiento integral de la ley de tránsito, la que había venido sufriendo modificaciones parciales, pero que en algunas de sus disposiciones había perdido vigencia y continuidad. Se logró en tal instancia un estudio para modificar cerca de cien artículos cuya tramitación se inició en el Senado en el año 2003, el estudio que se fue paulatinamente enriqueciendo durante su discusión y finalmente resultó aprobado por unanimidad, tanto en la Comisión de Transportes como en la Sala del Senado, situación que bueno destacar.

Señaló que realizará una breve descripción, de las principales materias contenidas en el proyecto aprobado por el H. Senado.

1. Definiciones.
   a) Se suprimen las definiciones de “Bicicleta o triciclo”, “Pista no bus” y “Pista solo Bus”.
   b) Se intercalan definiciones nuevas sobre: Cruce de ferrocarriles; Pista de Uso Exclusivo y Vía Exclusiva.
   c) Se reemplazan las definiciones de Esquina, Línea de detención de vehículos, Paso para peatones y Señal de tránsito.
   d) Se sustituyen en la mención “Guarda-cruzada”, la frase de “Funcionario a cargo” por “Encargado”; “Juzgado del Trabajo correspondiente” por “Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador”; “domicilio” por “residencia”.

2. Desreglamentación.

Explicó que en este aspecto, se pretende en este proyecto, que toda la norma que sea estrictamente técnica, debe ser objeto de reglamento y no de ley, en tal caso, están las normas previstas en los artículos 64 a 70, 74 a 77, 84 y otros, sobre frenos, remolques de vehículos, frenos de motocicletas, bicimotos y motonetas, frenos de tracción animal, focos y luces, señalizadores eléctricos, aparatos sonoros, dispositivos de sonido especial, cascos, tubo de escape. Se trata en suma de elementos en que ha habido un importante desarrollo tecnológico, lo que hace que la ley quede superada por la realidad, por lo que tales materias, deben ser materia de reglamento.

3. Señalización del Tránsito.

Señaló que respecto de este tema, se legisla sobre las señales luminosas, incorporando algunas que se utilizan internacionalmente, como son los semáforos para peatones y ciclistas; la luz blanca para el transporte público y semáforos para cruces ferroviarios.

Estas normas, se encuentran contenidas en los artículos 110, 111 y 112, del proyecto.

4. Seguridad de Tránsito.

Señaló que dada la histórica accidentabilidad de tránsito, este proyecto de ley introduce modificaciones, que de alguna manera importen la disminución de accidentes de tránsito y sus negativas consecuencias en materia de vidas humanas y daños materiales. Las estadísticas señalan que en el año 2001 murieron 1.543 personas, en el 2002 murieron otras 1.569, en el 2003 fueron 1.703 y en el año 2004 murieron 1.757 personas, lo que supera en cinco a seis veces los fallecidos a causa de la violencia delictual. Así, se consignan en la normativa nuevas disposiciones sobre seguridad, tales como:

-Nueva definición de paso peatonal, eliminando los “imaginarios” y limitándose a los señalizados (art. 2º);

-Uso obligatorio de cinturón de seguridad de asientos traseros (art. 79 Nº 10);

-Uso obligatorio de cinturón de seguridad en vehículos de transporte escolar (art. 79 Nº 10);

-Prohibición de llevar niños menores de 8 años en asientos delanteros de los vehículos, salvo las camionetas de cabina simple (art. 79 Nº 10);

-Mejoramiento de la visibilidad en los cruces (art. 103);

-Prohibición de descender de un vehículo y de abrir puertas sin cerciorarse de que no haya peligro (art. 157);

-Normas de reordenamiento del articulado en materia de manejo bajo la influencia de alcohol y en estado de ebriedad y ponderación de las sanciones (artículos 115 B, 189, 196 A 1, 196 B, letra e) y g), 196 C, 196 D 1, 196 F, incisos 7º y siguientes; con esto se logra uniformar los criterios contenidos en esta ley de tránsito con los criterios propios de la ley de alcoholes.

-Nuevo ordenamiento de las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves, en cuanto a: su gravedad; sanciones de suspensión y cancelación de licencias de conductor y también respecto de las sanciones pecuniarias, que se convierten de pesos a Unidades Tributarias Mensuales, con lo cual se evita la dictación de un Decreto del Ministerio de Justicia que las reajuste. (artículos 197, 198, 199 y 201);

-Se establece que se considerarán las condenas de que haya sido objeto una persona en los últimos cinco años para considerar su idoneidad moral, en la obtención de licencia de conducir (art. 15); con esto se precisa el criterio o exigencia de la idoneidad moral.

-Se establece la obligatoriedad que el menor de 18 años y mayor de 17 conduzca un vehículo acompañado de un adulto, que se encuentre en condiciones de substituirle en la conducción. Actualmente no existe la exigencia de que el adulto se encuentre en condiciones de substituirlo, lo que se prestaba para abusos. (art. 13. Licencia No Profesional);

-Los conductores no podrán conducir a más de 30 k/h en zona de escuela, en los horarios de entrada y salida de escolares (art. 151);

-Se aumenta la sanción al conductor que conduzca con las puertas abiertas antes de su completa detención, mantenerlas abiertas y ascender o permitir el descenso, sin asegurarse que ello no implique entorpecimiento o peligro. Una de las principales causas de accidentabilidad en el transporte público dice relación con la circulación con puertas abiertas.

-Se prohíbe a los peatones saltar vallas peatonales y pasar por entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto (art. 167 Nº 3);

-Se tipifica un tratamiento más integral respecto del que se apreste a conducir bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas (art. 189); además se introduce una clara distinción entre dos conceptos: el de conducir “bajo la influencia del alcohol” y el hacerlo “en estado de ebriedad”.

-Las multas aumentan respecto de quienes incurran en infracciones a la Ley de Tránsito y a los reincidentes de las mismas (artículos 201 y 209).

5. Temas varios.

Explicó que entre los temas varios, se pueden señalar los siguientes:

-Prohibición de estacionar en el entorno de recintos policiales, militares y de Gendarmería, limitada a 15 m de la puerta principal (art. 160 Nº 8);

-Estacionamientos para taxis según reglamento de licitación (art. 164);

-Informes, denuncias, constancias y “partes” de accidentes de tránsito, se establece que deben ser siempre públicos (art.186);

-Eliminación de obligación para conductor que auxilia a lesionados de concurrir a Unidad Policial;

-Tipificación como infracción menos grave para sancionar el hecho de arrojar residuos, objetos o sustancias desde los vehículos a la carretera (art. 199);

-Creación de categoría especial, con menos exigencias, para vehículos antiguos o históricos. La idea es incentivar la mantención y exhibición de éstos (arts. 220, 221 y 222);

-Prohibición de transporte de animales en los asientos delanteros de los vehículos (art. 80);

-Se faculta a los municipios a autorizar estacionamientos reservados. Se agrega, además, que en las vías de la Red Vial Básica esa autorización se regirá por el reglamento que determine el Ministerio de Transportes (art.164).

-Se agrega que las actividades deportivas realizadas Red Vial Básica y en los caminos públicos deben ser autorizadas por el Ministerio de Transportes y por el Ministerio de Obras públicas, respectivamente (art. 169).

-Se aplican penas privativas de libertad y multas a quienes habiendo participado en un accidente, abandonen el lugar sin dar cuenta a Carabineros.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN.

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, procedió a estudiar y proponer la aprobación por la unanimidad de los Diputados presentes, de todas las modificaciones aprobadas por el H. Senado.

A continuación se detallan todas modificaciones introducidas por el H. Senado al proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados y se explican algunas de ellas, por parte de los representantes del Ejecutivo:

ARTÍCULO 1º.-

número 1)
letra a)

Ha suprimido las siguientes definiciones que se proponían intercalar en el artículo 2º: “Bicicleta o triciclo”; “Pista no bus” y “Pista sólo bus”.

Se elimina el concepto de “bicicleta o de triciclo” en razón de que con dicha definición, habría que incorporar a los carretones de mano, monopatines, los skooters y otros propulsados por energía muscular.

Ha intercalado, en el orden alfabético correspondiente, las siguientes definiciones, nuevas:

“Cruce de ferrocarriles: intersección de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes;

Es necesario consignar que la ley de tránsito no se aplica a los ferrocarriles. Con esta definición, se involucran los temas de seguridad, señalización y ordenamiento de flujo vehicular y peatonal.

Se estimó necesario consignar el tema de los cruces ferroviarios debido a que en la actualidad esta materia no se reglamentaba por ley, se establecía sólo en virtud del decreto Nº 38 de 1986. Sin embargo, si bien este concepto se encontraba definido en dicho decreto, era necesario actualizarlo en razón de que hoy aún se exige la detención obligatoria en este tipo de cruces en circunstancias que muchos de ellos no tienen tránsito regular de trenes y, sin embargo, poseen toda una señalética que ordena su detención sin ningún tipo de justificación técnica, lo que no hace más que retrasar los tiempos de circulación de los usuarios de las vías, por lo que el legislador al momento de definir lo que entiende por Cruce ferroviario hizo la precisión que es aquel por donde **“**existe tránsito regular de trenes**”**. Por otro lado, los avances de la técnica han desarrollado alternativas de señalización automática de cruces evitando que los conductores tomen decisiones en este sentido, lo que junto con reducir las tasa de accidentes y de tiempos de circulación, hace concordar la norma con la Convención Internacional de Señalización de Viena de 1975, la que en sus artículos 33 y 36 establece que la detención antes del cruce ferroviario no es obligatoria, definiendo el significado y la operación de las barreras para el control de cruces ferroviarios, aspecto que no es ni siquiera mencionado en la ley de tránsito.

Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;

Con esta denominación se permite segregar el flujo de tránsito por tipo de vehículos, siendo acordes a la realidad vial, en que estas pistas ya se encuentran demarcadas- El fundamento de por qué se incorpora este concepto

obedece a que con esto se pretende organizar de manera más efectiva el tránsito vehicular.

Vía exclusiva: calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;".

Se explicó que el fundamento que tiene esta denominación, tiene por objeto organizar de manera más efectiva el tránsito vehicular.

letra b)

Sustituida, por la siguiente:

"b) Se reemplaza en el orden alfabético correspondiente, las definiciones de "Esquina", "Línea de detención de vehículos", "Paso para peatones" y "Señal de tránsito", por las siguientes:

"Esquina: el vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde convergentes, según sea el caso;

Esta definición se complementa con la palabra "deslinde", pues existen lugares donde no existe una línea de edificación claramente definida, sino que hay un deslinde, como una plaza o un sitio eriazo. Se perfecciona el concepto, pues existen problemas para determinar el lugar por donde debe cruzar el peatón o la proximidad para el ejercicio de ciertos derechos. Con la palabra "deslinde", se puede configurar la "esquina", haya o no línea de edificación, por la prolongación imaginaria de este vértice. La palabra "deslinde", soluciona problemas como la preferencia de paso y la prohibición de estacionar a menos de tantos metros desde la esquina. Si la esquina no está bien definida se producen interpretaciones erróneas. También es importante, en el caso de atropello de un peatón, en el que hay que determinar cual es el paso por donde puede cruzar y lo mismo con la instalación de señales o de kioscos.

El fundamento de por qué se reemplazó el concepto existente por el anteriormente descrito se debe a que la norma modificada hablaba que la esquina era " El vértice del ángulo que forman las líneas de edificación convergentes". Con este concepto se producían dos problemas: Primero, existían calles que no tenían esquinas por no tener edificaciones, como por ejemplo, las plazas públicas, y segundo, la distancia mínima para poder estacionarse en una esquina, se debe contar desde la línea de edificación hacia atrás, situación que en la práctica no ocurre.

Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, antes de una intersección o un paso para peatones, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se entiende que está:

-en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de un metro antes de éstos, y

-en otros cruces, justo antes de la intersección;

La nueva definición es aclaratoria y didáctica. Los cruces que se indican son los que se dan en la realidad, por lo cual hubo de separarlos y acotarlos. Se diferencian dos categorías de cruces, esto es, los que están demarcados y los que no lo están**-** El fundamento de por qué se reemplazó el concepto anterior de línea de detención de vehículos se debe a que tal definición era muy restringida, pues sólo lo hacía aplicable en aquellos lugares en que existía paso para peatones. En cambio, con la nueva redacción la norma se aplicaría a nuevas situaciones.

Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;

La definición pretende dar seguridad legal al peatón que cruce en lugares demarcados o no. Los pasos regulados, son los cruces con semáforos y los que están demarcados, señalizados, con una señalización de Pare o con un carabinero dirigiendo el tránsito. En los que no estén demarcados, corresponde el paso a la franja formada por la prolongación imaginaria. La nueva norma pretende aclarar esta situación, estableciendo que estos pasos deberán señalarse conforme a un reglamento que se dictará al efecto, y por otro lado, indica que en aquellos cruces regulados no demarcados el paso peatonal estará constituido por la prolongación imaginaria de las aceras. Lo que no es más, que establecer que la regla general en materia de pasos peatonales la componen aquellos señalizados, constituyendo el resto la excepción.

Señal de tránsito: los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, instalados por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito;”.”.

Con esta definición, se introduce a la legislación el concepto de señalética variable, es decir, aquella que contiene una información que puede ser modificada o apagada cuando se requiera. La señal, debe ser previamente establecida por la autoridad y después ser instalada por ésta, pues también puede ser una señal portátil.

letra c)

Sustituida, por la siguiente:

“c) Se reemplaza en la definición de “Guarda-cruzada”, la frase “Funcionario a cargo” por “encargado”.”.

Se explicó que se sustituye la definición “Guarda-cruzada”, por cuanto no necesariamente el encargado es funcionario de ferrocarriles.

número 2)

Reemplazado, por el siguiente:

“2) En el artículo 4°, inciso primero, se sustituye la frase final “al Juzgado del Trabajo correspondiente.” por “a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.”.

Se rechazó la norma propuesta por la Cámara de Diputados, en razón que esta propuesta se recogió en la ley Nº 19.816

Además, se pretende hacer concordante con el artículo 476 inciso segundo del Código del Trabajo, que establece la obligación de los funcionarios públicos que tomen conocimiento de infracciones a la legislación laboral de dar aviso a las Inspecciones del Trabajo. Las denuncias deben formularse ante la Inspección del Trabajo. Esta es una sentida aspiración del gremio de los transportistas.

-o-

Se han incorporado como números 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10) y 11), nuevos, los siguientes:

“3) En el artículo 11, se reemplaza la palabra “domicilio” por “residencia”.

Explicaron los representantes del Ejecutivo que con esta modificación se pretende sincerar la situación a la realidad, pues ocurre que nadie obtiene su licencia en el lugar de su domicilio. La residencia, es el domicilio acompañado del ánimo de permanecer en él, que es diferente al concepto de domicilio.

4) En el artículo 12, se introducen las siguientes modificaciones en la licencia no profesional, Clase B:
   a) Se reemplaza la expresión “ o cuatro ruedas” por “o más ruedas”;
   b) Se intercala entre la coma (,) que sigue a la palabra “asientos” y la conjunción “o”, la frase “excluido el del conductor,”, y
   c) Se sustituye la expresión “peso total” por “peso combinado”.

Se explicó, que la expresión “más” en vez de “cuatro” pretende adecuar la norma a la posibilidad que en un futuro existan autos con cinco o más ruedas.

Al agregar la expresión “ excluido el del conductor” se busca conciliar esta norma con lo establecido en el artículo 12 que trata las licencias A-2 y que faculta a sus titulares a conducir taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor. Sin esta modificación surgen dudas en cuanto a la posibilidad que el conductor de clase B pueda o no conducir vehículos de 9 o 10 pasajeros dependiendo de si se les incorpora o se les excluye de dicha cantidad, situación que queda resuelta con la modificación introducida. La Licencia No Profesional Clase B, habilita para conducir vehículos hasta con nueve asientos o de carga hasta 3.500 kilos. Hay vehículos de carga con eje trasero de 4 ruedas.

El reemplazo de la expresión “Total” por “Combinado” tiene por objeto dejar claramente establecido que el peso conjunto del vehículo tractor con el que arrastra no pueden exceder los 3.500 kilos.

5) En el artículo 13:
   a) Se reemplaza en el número 2, la expresión “, y” por un punto y coma (;)
   b) Se reemplaza en el número 3, el punto final (.) por la expresión “, y”.
   c) Se intercala en “licencia no profesional clase B”, en el tercer párrafo del número 1, entre la palabra “persona” y la expresión “que sea poseedora”, la frase “en condiciones de sustituirlo en la conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 115”, y se deroga su oración final.

Se pretende que la persona adulta que acompaña a este mayor de 17 y menor de 18 años en la conducción se encuentre en condiciones de poder substituirle si las circunstancias así lo ameritan, excluyéndose, por tanto, la posibilidad que el acompañante se encuentre, por ejemplo, en estado de ebriedad o en alguna otra condición que le impida la conducción. El acompañante debe poder corregir y enseñar al conductor joven antes que éste pueda conducir solo.

La eliminación de la oración, es una norma general aplicable a todas las licencias de conducir. El concepto general, de duración indefinida de la licencia, está contemplado en el artículo 18.

6) En el artículo 14 bis, se reemplaza el inciso quinto, por el siguiente:

“A los residentes en Chile que estén en posesión de licencias extranjeras, se les podrá otorgar la que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad requerida en la Clase correspondiente y cumplan con los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate.”.

Se pretende que los extranjeros residentes cumplan con todos y cada uno de los requisitos establecidos por nuestra legislación. Se cambia el concepto de personas radicadas por residentes, para flexibilizar las normas por que las exigencias son menores. La radicación tiene mayor exigencia legal de

acuerdo a la norma de extranjería, que la residente, que puede ser temporal o definitivo.

7) En el artículo 15, se intercala en el inciso primero, entre la palabra “sufrido” y la expresión “por las siguientes causas”, la frase “en los 5 años anteriores,”.

Se señala que al establecer este plazo se delimita la facultad de los Directores de Tránsito para calificar la idoneidad moral, pues ocurría que en ocasiones se consideraban condenas muy antiguas, privándose a la persona de poder obtener la licencia.

8) Se reemplaza el artículo 18, por el siguiente:

“Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C, o de una licencia especial, deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21.

El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El titular de una licencia Clase A-1 o A-2, obtenidas antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos.”.

Se indica que la modificación no tiene efectos prácticos ni jurídicos. Es sólo de precisión.

Se establece y con el objeto de uniformar, que tanto los que conducen con licencias profesionales como con aquellas otorgadas con anterioridad al 8 de marzo de 1997, deberán cada 4 años, cumplir con los requisitos establecidos en los Nºs. 1 y 4 y 1, 2 y 4, respectivamente, con excepción de los conocimientos prácticos, en el caso de los últimos.

9) En el artículo 19:

a) Se deroga el inciso primero.

b) Se elimina en el inciso segundo, que pasa a ser inciso primero, la frase “En todo caso,”, iniciándose con mayúscula el artículo “El”, que le sigue, y se reemplaza la expresión “inciso anterior” por “artículo anterior”.

Se deroga el inciso primero y se hace concordante la modificación del artículo anterior. Al igual ocurre con el inciso 2º, que se eliminan las menciones “En todo caso”.

10) En el inciso final del artículo 21, se reemplaza la referencia a los “artículos 18 y 19,” por “incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 18,”.

Este reemplazo de la norma es para hacer concordante la modificación del artículo 18, en cuanto a su referencia.

11) En el artículo 26, se sustituye la palabra “conducir” por “conductor”.”.

El nombre correcto de la licencia es ”Licencia de Conductor”. Así está definida en el artículo 2º.

-o-

número 3)

Ha pasado a ser número 12), sin enmiendas.

número 4)

Ha pasado a ser número 13), reemplazado por el siguiente:

“13) En el artículo 35, se reemplazan los incisos primero y segundo, por los siguientes:

“Artículo 35.- En el Registro de Vehículos Motorizados se inscribirán, además, las variaciones de dominio de los vehículos inscritos.

No serán oponibles a terceros ni se podrán hacer valer en juicio los gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias, arrendamientos con opción de compra u otros títulos que otorguen la tenencia material del vehículo, mientras no se efectúe la correspondiente anotación en el Registro.”.”.

La modificación de la norma tiene por objeto agregar, los arrendamientos con opción de compra y la tenencia material del vehículo a cualquier título (Ej. Comodato, Usufructo, precario). La inscripción no es requisito de validez, pero como contrapartida, tampoco, en el caso de no inscripción, no será oponible a terceros. Tampoco se pueden hacer valer en juicio si no están anotados en el Registro.

Esta norma permite dar certeza jurídica a los contratantes, sobre todo, al que compra un vehículo.

Por lo tanto, este texto es más amplio que el aprobado por la Cámara de Diputados y en consecuencia, lo perfecciona.

-o-

Se han incorporado los siguientes números 14), 15), 16) y 17), nuevos:

“14) En el artículo 36, se agrega el siguiente inciso final:

“Para los efectos de lo señalado en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas deberán individualizar en la inscripción a su representante legal. Mientras esta inscripción no sea modificada, el representante legal mantendrá dicha calidad para todos los efectos de esta ley y las notificaciones que a él se hagan se entenderán validamente practicadas.”.

Se plantea que con la modificación se desea individualizar al representante legal en la inscripción de un vehículo para notificarlo legalmente. Con esto se evitan incidencias de diversa índole que se puedan formular por falta de emplazamiento. La norma impone la carga legal, a contrario sensu, a la sociedad para tener al día en el Registro Civil, el nombre de su representante.

15) Se sustituye en el artículo 49, la forma verbal “podrá” por “deberá”.

Esta modificación tiene por objeto hacer imperativo circular con duplicado de placa patente en caso de extravío, que se inutilice o se deteriore. Por ello, se impone la obligación en forma imperativa, con la palabra “deberá”.

16) En el artículo 55, se agrega el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento.”.

Con esta norma, se evitará que los vehículos en panne sean remolcados por otros, sin ninguna seguridad. El reglamento deberá establecer la forma en que debe hacerse el remolque de los vehículos.

17) En el artículo 58, se agrega el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Todo vehículo que transporte carga de terceros debe justificarla con la carta de porte a que se refieren los artículos 173º y siguientes del Código de

Comercio. La infracción a lo dispuesto en este inciso, será sancionada con multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales, quedando obligados solidariamente a su pago el conductor infractor, el porteador y el cargador.”.”.

El fundamento de esta modificación es conciliar la norma de la Ley de Tránsito con el artículo 173 y siguientes del Código de Comercio que reglamenta el tema relativo a la Carta de Porte, aplicando la sanción ante la omisión del porte de dicha carta. Además, este fue un compromiso contraído con la Asociación de Camioneros cuando se modificó el artículo 173 de dicho Código, pues en él no podía establecerse una sanción de normativa de tránsito. (Ley Nº 19.755. D.O. 27.09.01).

-o-

número 5)

Ha pasado a ser número 18), sustituido por el siguiente:

“18) Incorpórase, en el artículo 62, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad.”.”.

El Senado rechazó la norma propuesta por la Cámara de Diputados, en razón de que el artículo 34 bis, incorporado por la ley Nº 19.872, legisla sobre la materia.

El objetivo de esta modificación es disminuir las probabilidades de riesgo de accidentes de tránsito, pues en muchas ocasiones se da el caso que estos vehículos no tienen sistemas de seguridad o los que tienen son deficientes. Por lo tanto, en la práctica se traduce en un mayor número de accidentes de tránsito, con todas las consecuencia materiales y humanas que eso acarrea.

-o-

Se incorporó como número 19, nuevo, el siguiente:

“19) Se reemplaza el artículo 64, por el siguiente:

“Artículo 64.- Los vehículos deberán contar con el o los sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes que determine el reglamento.”.”.

Se indica que esta norma y las que siguen, como los artículos 65, 66, 67,68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77, tiene por objeto que todo aquello que diga relación con el avance de la tecnología automotriz, sea objeto de un reglamento, que se dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

-o-

número 6)

Ha pasado a ser número 20), reemplazado por el siguiente:

“20) Se derogan los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77.”

Estos artículos se derogan con el fin de desreglamentar la ley.

número 7)

Ha pasado a ser número 21), sin enmiendas.

-o-

Se han incorporado como números 22) y 23), nuevos, los siguientes:

"22) Se reemplaza el artículo 72, por el siguiente:

"Artículo 72.- Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.

Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas.".".

Se indica que las experiencias internacionales, aconsejan en carreteras o en vías en que se permite circular a 120 km/hr, que los camiones y buses circulen todo el día con las luces encendidas; lo que será materia de reglamento.

Se trata de una seguridad de tránsito. Esta norma es imperativa para estos vehículos, en pos de su propia seguridad dado su menor tamaño respecto de los demás vehículos, sobretodo cuando hay menor visibilidad.

23) Se elimina en el inciso tercero del artículo 78, la frase "indicados en el artículo anterior" y la coma (,) que le sigue.".".

Al derogarse el artículo anterior, no tiene sentido hacer mención a él y se eliminan en el inciso tercero las menciones "indicados en el artículo anterior.

-o-

número 8)

Ha pasado a ser número 24), reemplazado por el siguiente:

"24) Se modifica el artículo 79, en la forma siguiente:

a) Se agrega al inciso primero del número 1, la oración "Prohíbense los vidrios oscuros o polarizados, salvo los que se contemplen en el Reglamento.".

b) Se reemplaza el número 7, por el siguiente:

"7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;".

c) Se sustituye el número 8, por el siguiente:

"8.- Rueda de repuesto en buen estado y los elementos necesarios para el reemplazo, salvo en aquellos casos que determine el reglamento;".

d) En el número 10, se elimina la oración "Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos.", y

e) Se agrega a continuación del número 10, los siguientes incisos, nuevos:

"El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo Nº 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquéllos de cabina simple.

Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de ocho años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.”.

El fundamento del número 1 es la desreglamentación de la ley. También tiene por objeto, evitar la falta de visibilidad entre los conductores de un vehículo a otro o conductas de malhechores. El reglamento debe determinar qué vehículos, por excepción, pueden usar vidrios polarizados, que generalmente será por razones de seguridad o de investigaciones autorizadas legalmente.

7. En este caso, a modo de ejemplo, los vehículos de emergencia que se usan en vías concesionadas, que son de propiedad de las concesionarias. (Asistencia en la ruta; paramédicos, grúas, de rescate, etc,) Se desreglamenta la ley.
8. La tecnología, permite que existan neumáticos que no se pinchan, por lo cual, no es necesario tener neumático de repuesto, por lo cual, un reglamento determinará cuales serán las excepciones.
10. Se eliminan la frase “Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos”, pues en los párrafos siguientes de este número, se regula el uso del cinturón de seguridad.

El fundamento del número 10 es la Seguridad de Tránsito.

La exigencia del cinturón de seguridad, se diferencia a lo aprobado por la Cámara de Diputados en que se hace obligatorio su uso para todos los ocupantes de asientos delanteros y en todos aquellos otros asientos en que esté instalado, pues un conductor podría desinstalar el cinturón y no cumplir la norma.

Con la norma aprobada por el Senado, se logra una mayor precisión en términos que para los vehículos livianos, a partir del año 2002, todos vienen con cinturón de seguridad.

En la norma aprobada por la Cámara de Diputados, se mantiene la exigencia, pero se establece de acuerdo a un calendario, por una razón de costos, para programar cuando entra en vigencia la exigencia del cinturón. Ello, por que los niños alcanzan el peso de 36 kilos a los 8 años, lo que hace la diferencia entre el uso de cinturones, de arneses o sillas. El peso señalado es el límite de acuerdo a los estudios internacionales. Para no establecer en la ley estas exigencias y el calendario, se establece que lo regule el reglamento

número 9)

Ha pasado a ser número 25), sustituido por el siguiente:

“25) Se reemplaza el artículo 80, por el siguiente:

“Artículo 80.- Se prohíbe el transporte de animales domésticos en los asientos delanteros de los vehículos. Cuando éstos sean transportados en la parte trasera de camionetas u otros vehículos abiertos, deberán ir suficientemente asegurados con arneses especiales.”.”.

Se aprueba la derogación de la Cámara de Diputados. No obstante, se sustituye el artículo por el contenido de la norma que se expresa. Su fundamento es la Seguridad de Tránsito. Es importante expresar, que en la ocurrencia de accidentes frontales los pesos de los elementos que están en los vehículos se multiplican por 10. Por ello, los daños que pueden causar los animales en un

accidente, pueden ser mortales para las personas transportadas e incluso para no transportadas.

número 10)

Ha pasado a ser número 26), sin enmiendas.

número 11)

Se ha suprimido.

-o-

Se han incorporado como números 27), 28), 29) y 30), nuevos, los siguientes:

"27) Se reemplaza el artículo 84, por el siguiente:

"Artículo 84.- Todo conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar un casco protector y utilizar la vestimenta, implementos e indumentaria en la forma y bajo las condiciones y requisitos que se determinen en los reglamentos emanados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".

El fundamento de esta modificación es la seguridad de tránsito, para lo cual, es importante exigir el uso de un casco protector, pues si bien esta indumentaria no disminuye los accidentes, resulta efectiva en disminuir sus consecuencias. Los tipos de cascos varían respecto de las velocidades, por lo que aparece apropiado establecer su uso obligatorio y regular mediante un reglamento las condiciones y exigencias. Como política de transportes, se pretende que haya un uso más efectivo de la bicicleta. Hoy los viajes son aproximadamente 150.000. Se pretende que se eleven de 600.000 a 1.000.000. Se están construyendo 70 kilómetros de ciclovías en Santiago.

28) En el artículo 85, se reemplaza la frase "de seguridad" por "que permitan mantener el control del vehículo y proporcionen seguridad a los ocupantes".

29) En el artículo 91, se reemplaza el número 4, por el siguiente:

"4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo. Exceptúanse de esta prohibición, los perros de asistencia que acompañen a pasajeros con discapacidad.".

Se explicó que respecto de los perros adiestrados, se debe regular en la ley para discapacitados, pero el término técnico es el de "perros de asistencia". Además, se eliminó la exigencia del "bozal", pues ello, les impediría a estos perros desarrollar bien su labor para sus amos y además, porque tal situación les produce estrés.

30) Se reemplaza el artículo 92, por el siguiente:

"Artículo 92.- Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar.".".

Se indicó que la modificación es sólo de redacción, no tiene ningún alcance práctico ni jurídico. Es solo de tipo gramatical.

-o-

número 12)

Ha pasado a ser número 31), sin enmiendas.

-o-

Se ha incorporado como número 32), nuevo, el siguiente:

"32) En el artículo 94**,** se reemplaza su inciso tercero por el siguiente:

"Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.".".

La modificación tiene como fundamento las razones ambientales. Se trata de impedir que el conductor porte una fotocopia de este documento, para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo.

-o-

número 13)

El H. Senado lo ha suprimido.

número 14)

El H. Senado lo ha suprimido.

-o-

Se ha incorporado como número 33), nuevo, el siguiente:

"33) Se reemplaza el artículo 100, por el siguiente:

"Artículo 100.- Será responsabilidad de las Municipalidades la instalación y mantención de la señalización del tránsito, salvo cuando se trate de vías cuya instalación y mantención corresponda al Ministerio de Obras Públicas.

La instalación y mantención de las señales del tránsito deberá efectuarse de acuerdo a las normas técnicas que emita el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".".

Con esta modificación se pretende establecer que al momento de determinar la necesidad de una señalética, de dilucidar qué tipo de señal debe instalarse y, finalmente, al definirse el lugar geográfico preciso en que ésta se ubicará, deben aplicarse criterios técnicos, pues está comprobado que las correctas ubicaciones de señales de tránsito disminuyen los accidentes con todos los beneficios que ello implica, tanto en vidas humanas, como en costos para particulares y para el Estado.

Por lo tanto, se trata de estandarizar la señalización. Se ha cambiado la Dirección de Vialidad por el Ministerio de Obras Públicas, para considerar al sistema de concesiones. Es una norma más amplia. En las zonas urbanas hay vías que son de tuición del MOP (red vial básica, vías concesionadas) y otras de mantención municipal.

-o-

número 15)

Ha pasado a ser número 34), reemplazado por el siguiente:

"34) Se agrega al artículo 101, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“La instalación de señalización o barreras sin tener facultades otorgadas por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis 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.”.”.

Se aprobó la norma propuesta en el inciso final por la Cámara de Diputados, con modificaciones que señalan en el cuerpo de la norma. Se reemplaza el “Departamento del Tránsito Municipal o la Dirección de Vialidad” por “municipal o del Ministerio de Obras Públicas”. También se rebaja la pena pecuniaria.

Se complementa la norma al establecer sanciones a quien no cumpla con el imperativo legal, pues se generan barreras o se crean accesos, sin la autorización competente. Con esta norma se permite establecer un ordenamiento en tipos de accesos a flujos vehiculares.

-o-

Ha incorporado como número 35), nuevo, el siguiente:

“35) En el artículo 102:

a) Se reemplaza en el inciso primero, la expresión “de peligro” por “que corresponda”, y se agrega a continuación de las palabras “los trabajos”, la frase “, conforme al Manual de Señalización de Tránsito”.
b) Reemplázanse, en el inciso cuarto, la expresión “$ 252.500 a $ 505.100” por “8 a 16 unidades tributarias mensuales”.”.

El objetivo de esta modificación es establecer un criterio técnico a quien se vea obligado a cumplir con ésta obligación, criterio que recoge dicho manual, que indica en forma expresa la manera de instalar las señalizaciones y permite la fiscalización correspondiente.

Hay situaciones que no constituyen peligro, pero requieren de alguna señalización.

-o-

número 16)

Ha pasado a ser número 36), sustituido por el siguiente:

“36) En el artículo 103:

a) Se sustituye su inciso segundo, por el siguiente:

“Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejones o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones.".

b) Se suprime en el inciso tercero, la palabra “comercial”.”.

Por razones de seguridad de tránsito, se hace más explícita la prohibición de instalar elementos que impidan la perfecta visibilidad. El texto es similar al que se aprobó anteriormente por la Cámara de Diputados. Sin embargo al eliminarse la palabra “comercial”, se incluye a todo tipo de propaganda.

-o-

El H. Senado ha incorporado como número 37), nuevo, el siguiente:

"37) En el artículo 104, se sustituye la frase "La Dirección de Vialidad" por "El Ministerio de Obras Públicas".".

El cambio se hace concordante con normas anteriores, en las que se sustituye la Dirección de Vialidad por "Ministerio de Obras Públicas". La Dirección de Vialidad, está bajo la tuición del MOP.

-o-

número 17)

Ha pasado a ser número 38), intercalando, en el artículo 105 propuesto, entre la coma (,) que sigue a la palabra "tribunal" y el vocablo "deberá", la frase "de oficio o a petición de parte,".

Con la modificación propuesta se pretende que existan dos autoridades que puedan solucionar los retiros de señaléticas no oficiales, y por otra, que se reconozca la posibilidad de los ciudadanos a participar y colaborar en tareas que beneficiarán a todos. Se aprueba lo propuesto por la Cámara de Diputados, con la prevención de agregar las menciones "a petición de parte".

-o-

número 18)

Ha pasado a ser número 39), sustituido por el siguiente:

"39) En el artículo 108, se intercala entre las palabras "Los conductores" y "deberán", la frase ", salvo señalización en contrario,".".

Las tecnologías empleadas en materia de cruce ferroviario han tenido avances notables. Es así como ante la proximidad del tren, se activa el sistema de señalización, bajando la barrera o encendiendo la luz roja, por lo que no resulta necesario tener una mayor seguridad, salvo en los cruces manuales. Actualmente, independientemente de ello, los vehículos deben detenerse ante un cruce ferroviario. Debe entonces permitirse un flujo más expedito en el cruce ferroviario. Se mantiene la detención antes del cruce ferroviario, salvo señalización en contrario.

número 19)

Ha pasado a ser número 40), reemplazándose el texto del artículo 109 propuesto, por el siguiente:

"Artículo 109.- En los caminos y calles que crucen a nivel una vía férrea, las empresas de ferrocarriles y el Ministerio de Obras Públicas o la Municipalidad respectiva, en su caso, deberán colocar y mantener la señalización que determine el reglamento.".

Se indica que el objetivo de la modificación es desreglamentar la ley y esta norma difiere de la aprobada por la Cámara de Diputados, pues esta última se refiere a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en circunstancias que hoy hay varias empresas de ferrocarriles, que usan la misma red ferroviaria. En el Norte existe solo una empresa. Por ello, el reglamento, establecerá la señalización que debe colocarse y mantenerse, según sea por la

empresa, el Ministerio de Obras Públicas o la municipalidad respectiva serán los encargados de colocar y mantener la señalización, situación que permitirá estandarizar un sistema de señaletica.

número 20)

Ha pasado a ser número 41), reemplazándose el texto del artículo 110 propuesto, por el siguiente:

"Artículo 110.- Las indicaciones de los semáforos serán:

1. Luces no intermitentes:

a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten la luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente.

Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente la luz verde, sólo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución.

Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

2. Luces intermitentes:

a) Una luz roja intermitente indica "CEDA EL PASO".

b) Dos luces rojas intermitentes en forma alternada, significan que los vehículos que las enfrenten no deben sobrepasar la línea de detención o, si no la hubiera, la vertical de la señal. Estas luces sólo podrán instalarse en cruces ferroviarios a nivel y para dar preferencia de paso a vehículos de bomberos o ambulancias que se incorporan a la vía.

c) Luz amarilla intermitente, advierte peligro.

3. Indicaciones de flecha verde:

La luz verde de un semáforo que contenga una flecha iluminada, significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección indicada por ésta.

Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

La señal del semáforo que comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse ésta o éstas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en el o los sentidos indicados por la o las flechas.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrita en la letra b) del punto 1.

4. Indicaciones para vehículos de transporte público:

Tratándose de pistas segregadas destinadas exclusiva y permanentemente a la circulación de vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, los semáforos podrán ser diferentes y en ellos se podrá reemplazar el color verde por el blanco.

5. Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la 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 los 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 no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.
c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por 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.”.

Con esta modificación se busca adecuar la normativa nacional a la establecida en la Convención Internacional de Señalización Vial de Viena, publicada en el Diario Oficial el 24 de marzo de 1975 y de la cual nuestro país es suscriptor.

La nueva normativa, representa un nuevo ordenamiento recogiendo las experiencias, las directrices planteadas en su oportunidad ante la Cámara de Diputados y la opinión de Carabineros de Chile y de las entidades relacionadas con la normativa del tránsito.

Por estas consideraciones generales, el H. Senado reemplazó el texto aprobado en el primer trámite constitucional por la Cámara de Diputados, perfeccionándolo y adecuándolo a las exigencias actuales.

En concreto, por la gran importancia de la norma para conductores y peatones, se ha redactado en la forma más pedagógica posible.

número 21)

Ha pasado a ser número 42), sustituyendo el texto del artículo 111 propuesto, por el siguiente:

“Artículo 111.- Las luces rojas o verdes instaladas sobre el centro de una o más pistas de circulación, indicarán prohibición de hacer uso de la pista sobre la cual aquéllas se encuentren, o, autorización para usarlas, respectivamente.”.

Esta norma tiene por objeto incorporar una señalización especial, que en el caso de alguna pista de circulación tenga distintos usos, como es la situación de las vías reversibles. En la norma aprobada en el primer trámite constitucional por la Cámara de Diputados, esto estaba incorporado en el artículo 110.

-o-

Ha incorporado como número 43), nuevo, el siguiente:

"43) Se reemplaza el artículo 112, por el siguiente:

"Artículo 112.- Las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.".".

Por ser la Dirección de Vialidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas, se optó por referirse a éste Ministerio. Ambos son los responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.

-o-

número 22)

Ha pasado a ser número 44), sin enmiendas.

-o-

El H. Senado ha incorporado como números 45), 46), 47), 48), 49), 50), 51), 52), 53) y 54), nuevos, los siguientes:

"45.- Se establece como artículo 115 B, los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 115 A.

Se introduce un nuevo artículo 115 B, que no es más que los antiguos incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 115 A. La Comisión de Transportes del Senado estimó que por la trascendencia de las materias tratadas, se hacía necesario que estas figuraran en un articulo nuevo, que dice relación con la determinación del estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol. No se modifica la norma, sino que, se separa, por su importancia, en este artículo que se crea.

46) Se deroga el artículo 116.

La derogación resulta lógica, la norma actual es redundante y obvia.

47) En el artículo 120:

a) Se intercala en su número 1, entre la palabra "adelante" y la preposición "a", las palabras "o sobrepase", y

b) Se elimina su número 3.

El fundamento de esta modificación tiene por objeto concordar con la norma establecida en el artículo Nº 2 de este proyecto de ley, que define lo que se debe entender por sobrepasar.

Se elimina el Nº 3 y el 4 pasa a ser Nº 3

48) En el artículo 123, se reemplazan las palabras "demarcada o imaginaria" por "demarcado o imaginario".

Esta modificación es sólo de redacción sin alcances prácticos ni jurídicos. Los términos resultan más precisos.

49) Se reemplaza el artículo 124, por el siguiente:

"Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro, deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad, y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar.

El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra.".

En esta modificación se incluye la acción de “sobrepasar” para hacerla concordante con el concepto del artículo 2º y sincerar lo que ocurre en la practica.

50) Se reemplaza el artículo 127, por el siguiente:

“Artículo 127.- Ningún vehículo podrá adelantar o sobrepasar a otro en un paso de peatones ni en un cruce, salvo que éstos se encuentren regulados.”.

El fundamento de la modificación está relacionado con lo relativo a la seguridad de tránsito.

51) Se reemplaza el artículo 133, por el siguiente:

“Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas.”.

Nuevamente la modificación está relacionada con la seguridad de tránsito. En esta norma se agregaron las motonetas, motocicletas o similares, antes solo estaban obligadas las bicicletas a transitar por vías o pistas exclusivas.

52) En el inciso primero del artículo 138, se reemplaza la frase “cruces o pasos reglamentarios” por la palabra “pasos”.

La palabra “pasos” se incorpora en este artículo por estimarse que es más precisa. Los cruces, en definitiva, son pasos. No todos los cruces de ferrocarriles tienen señalización. Por ello, se estima que es mejor usar genéricamente la palabra “pasos” por “cruces o pasos reglamentarios”. Hay algunos pasos específicos como los demarcados.

53) En el número 3 del artículo 139, se intercala antes de la coma (,) que precede a la conjunción “y”, la frase “e ingresar a la pista más próxima a su viraje,”.

La modificación que se intercala en el Nº 3, sólo pretende determinar el procedimiento a seguir cuando se hace el viraje, pues la norma legal vigente resulta imperfecta, razón por lo cual, se regula el proceder normal en caso de viraje.

54) Se agrega al artículo 142, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente.”.”.

Nuevamente es una modificación que se fundamenta en la seguridad de tránsito. Esta norma, es para vehículos que no cuentan con luces de señalización o no tienen el equipamiento correspondiente.

-o-

número 23)

El H. Senado lo ha suprimido.

número 24)

Ha pasado a ser número 55), sin enmiendas.

número 25)

El H. Senado lo ha suprimido.

número 26)

Ha pasado a ser número 56), sustituido por el siguiente:

"56) En el artículo 151, introdúcense las siguientes modificaciones:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "velocidades" y "máximas" la expresión "mínimas o";

b) Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora.", y

c) Agrégase el siguiente inciso final:

"El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente, en los lugares habilitados para ello, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución.".".

Con la modificación propuesta se desea que la determinación ya sea de las velocidades máximas o mínimas, se ajusten a criterios técnicos que determinará el Ministerio de Transportes.

La frase "y previo informe de Carabineros de Chile", que propone eliminar la Cámara de Diputados, ya había sido eliminada por la ley Nº 19.676, publicada en el Diario oficial del 2 de mayo de 2000., por lo que se rechazó por la Comisión de Transportes del Senado.

Esta norma hay que concordarla con el artículo 144. Son situaciones distintas. Esta normativa al igual que lo establecido en el artículo 144, pretende proteger a los escolares en sus horarios de entrada y salida de los colegios. Su fundamento también es la seguridad de tránsito.

Con esta norma, también se pretende proteger la movilidad de los escolares al momento de subir o bajar del transporte escolar. En los países desarrollados, se contemplan este tipo de normas cuando los escolares entran o salen de los colegios. Se recoge el artículo aprobado por la Cámara de Diputados, intercalando las menciones "en los lugares habilitados para ello."

-o-

Ha incorporado como número 57), nuevo, el siguiente:

"57) En el artículo 152, se introducen las siguientes modificaciones:

a) Se sustituye en el inciso segundo, la conjunción "y" que figura entre la palabra "Vialidad" y el artículo "las", por la conjunción "o", y

b) Se suprime en este mismo inciso, la frase "de oficio o a petición de Carabineros de Chile,".".

La Comisión de Transportes del Senado estimó que no era necesario mantener ésta facultad de Carabineros de Chile, quienes estuvieron de acuerdo. En el inciso segundo, se sustituyó la conjunción "y" por la "o", pues será una u otra, según sea su competencia.

-o-

número 27)

El H. Senado lo ha suprimido.

-o-

Ha incorporado como número 58), nuevo, el siguiente:

"58) Se agrega en el artículo 157, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Se prohíbe al conductor abrir las puertas del vehículo antes de su completa detención, mantenerlas abiertas y descender o permitir el descenso, sin asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro.".".

El fundamento de la modificación es nuevamente la seguridad de tránsito. Esta norma se aplica principalmente al transporte público y en el transporte masivo de personas. Esta norma garantiza la condición básica de seguridad de los medios de transporte, tanto al tomar como al descender los pasajeros de un medio de locomoción.

-o-

número 28)

Ha pasado a ser número 59), sin enmiendas.

-o-

Ha intercalado como número 60), nuevo, el siguiente:

"60) Se agrega al artículo 159, el siguiente número 8, nuevo, reemplazándose la expresión ", y" al final del numeral 6 por un punto y coma (;), y el punto final (.) después del numeral 7 por la expresión", y":

"8.- En las calzadas o bermas de los caminos públicos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido.".".

La modificación esta basada en la seguridad de tránsito. Fue necesario explicitar esta prohibición, para evitar detenciones y estacionamientos en calzadas o bermas de caminos públicos, fundamentalmente en lo que se refiere a las vías concesionadas. En la normativa vigente, se establece que las calzadas son para el tránsito vehicular. En el artículo 198 Nº 15, se tipifica como infracción grave.

-o-

números 29) y 30)

Han pasado a ser números 61) y 62), respectivamente, sin enmiendas.

-o-

El H. Senado ha incorporado como número 63), nuevo, el siguiente:

"63) En el artículo 162, se introducen las siguientes enmiendas:

a) Se intercala en el inciso primero, entre las palabras "estacionamiento" y "durante", la frase "o luces de emergencia", y

b) Se reemplaza el inciso segundo, por el siguiente:

"Los conductores de vehículos estacionados accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, deberán advertir el hecho mediante los dispositivos para casos de emergencia que determine el reglamento.".".

Su fundamento está basado en la seguridad de tránsito, particularmente en el evento de las averías de los vehículos, que de no tomarse las medidas que contempla este artículo, pueden ser objeto de accidentes mayores, como

ha quedado demostrado en el tiempo, por vehículos en panne. Todo esto hace necesario dictar, mediante un reglamento, medidas mínimas de anuncio a terceros sobre detenciones o estacionamientos accidentales en lugares no habilitados.

-o-

número 31)

Ha pasado a ser número 64), reemplazado por el siguiente:

"64) En el artículo 164, se introducen las siguientes enmiendas:

a) Se elimina en el inciso primero, la frase "y previo informe de Carabineros".

b) Se agrega en el mismo inciso primero, a continuación del punto final (.), la siguiente oración: "En vías de red vial básica, la autorización se regirá por el reglamento que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".".

El H. Senado aprobó eliminar, al igual que la Cámara de Diputados, las menciones "y previo informe de Carabineros", respecto de lo cual, estuvo de acuerdo tanto, Carabineros de Chile como el Ejecutivo.

La Red Vial Básica, definida en el Decreto Supremo Nº 83, y que esencialmente es aquella vía por donde circula el transporte público en las ciudades. Se pretende que las autorizaciones de estacionamientos no dificulten la circulación del transporte público. En consecuencia, la red vial básica, es de vital importancia para el desplazamiento de los flujos vehiculares, por tanto es necesario que sea el Ministerio de Transportes el que se pronuncie en caso de que en ellas se pretenda autorizar estacionamientos reservados. La red vial básica es dinámica y las tipificaciones de las calles, varían por la conformación de los flujos vehiculares. En ellas prima el interés colectivo por sobre el individual, esto es, el bien común.

-o-

El H. Senado ha incorporado como número 65), nuevo, el siguiente:

"65) Se reemplazan los numerales 3 y 4 del artículo 165, por los siguientes:

"3.- Ejercer el comercio ambulante en calzadas y bermas o el comercio estacionado sin permiso municipal o sin autorización del Ministerio de Obras Públicas, en su caso;

4. Construir o colocar quioscos, casetas y toda otra instalación similar, sin permiso del Ministerio de Obras Públicas o de la Municipalidad, en su caso.".".

El fundamento es la seguridad de tránsito, pues se pretende evitar que circulen vendedores por las vías pública, por los riesgos de atropello de los mismos. Esta situación se da particularmente en los peajes de las vías concesionadas, que cruzan o transitan imprudentemente por las vías.

En sitios autorizados por el Ministerio de Obras Públicas o la Municipalidad respectiva, se pueden instalar quioscos de venta al público, en lugares habilitados. Ej. Peaje de Melipilla

-o-

número 32)

Ha pasado a ser número 66), reemplazado por el siguiente:

"66) En el artículo 167:

a) Se agrega al número 3, a continuación del punto y coma (;) que pasa a ser coma (,), la siguiente frase: "ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;".

b) Se reemplaza el número 4, por el siguiente:

"4.- Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel;

c) Se deroga el número 5, y

d) Se intercala en el último párrafo del número 7, entre la frase "En todo caso," y la palabra "tendrán", la frase "en los pasos para peatones".".

En los números 3 y 4 el fundamento es la seguridad de tránsito, en cuanto a las obligaciones de los peatones en las vías. En las vías concesionadas donde existen vallas o rejas, los peatones las saltan o las destruyen. Asimismo, se les obliga a cruzar por los pasos para peatones, claramente identificados.(pasarelas o pasos bajo nivel). Si los peatones infringen esta normativa, ello constituye una infracción leve, que se sanciona pecuniariamente. En consecuencia, se elimina la facultad del peatón de cruzar en cualquier parte de la calle o de la vía.

El Nº 5, se deroga, pues ha caído en desuso.

número 33)

Ha pasado a ser número 67), reemplazando el inciso tercero, nuevo, propuesto, por el siguiente:

"En el caso de las actividades que se desarrollen en las vías de la red vial básica, la autorización deberá concederse por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en el caso de aquéllas que se efectúen en caminos públicos, por el Ministerio de Obras Públicas.".

El fundamento que se indica para modificar el artículo 169, es reconocer explícitamente la competencia de las autoridades sobre diversos tipos de vías. Es el Ministerio de Transportes, quién tiene la tuición sobre la red vial básica, y en los caminos públicos, el Ministerio de Obras Públicas; por lo tanto, serán estas autoridades quienes deben conceder la autorización para las actividades que contempla este artículo.

número 34)

Ha pasado a ser número 68), sustituido por el siguiente:

"68) En el artículo 172:

a) Se sustituye en el número 7, la frase "los artículos" por "el artículo" y se elimina la expresión "y 149".

b) Se intercala en el número 14, entre la expresión "o caminos" y el punto y coma (;), la frase ", o en contravención a lo dispuesto en el número 8 del artículo 159".

c) Se deroga el número 18.".

Al derogarse el artículo 149, no tiene sentido hacer mención a él.

Se hace mención a este numerando que por razones de Seguridad de Tránsito resulta concordante con la prohibición establecida en el Nº 8 del artículo 159, sobre prohibición de detenerse o estacionarse en calzadas y bermas.

El Nº 18, se deroga pues se ha introducido el concepto en esta ley de las señalizaciones variables en los cruces de ferrocarriles, y en los que no existan, deben haber Guarda Cruzada.

número 35)

Ha pasado a ser número 69), reemplazado por el siguiente:

"69) En el artículo 174:

a) Se reemplaza el inciso segundo, por el siguiente:

"El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente.".

b) Se agrega el siguiente inciso final:

"La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado.".".

El fundamento de esta modificación no busca más que el otorgarle a quien sufre un daño o perjuicio, a causa del uso de un automóvil por parte de otra persona, un tercer patrimonio donde pueda hacer efectivo su crédito, que es el tenedor del mismo o terceros (Derecho Civil). Ej. Arrendatario, comodatario, usuario, usufructuario, concesionario. Esta norma pretende proteger a los afectados. Con esta norma, también es responsable el arrendatario en un contrato de leasing, sea o no con opción de compra, salvo que como se señala en el inciso final de este artículo, la opción de compra sea irrevocable e inscrito en el Registro de Vehículos Motorizados con anterioridad al accidente.

-o-

El H. Senado ha incorporado como números 70), 71), y 72), nuevos, los siguientes:

"70) Se reemplaza el artículo 178, por el siguiente:

"Artículo 178.- Toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito de las vías públicas, deberá darse a conocer por la Municipalidad correspondiente por medio de avisos, que se difundirán por tres días, a lo menos, en el diario, periódico, radios, u otros medios de comunicación social, de mayor circulación o sintonía en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir una vez efectuada la difusión indicada e instaladas las señalizaciones oficiales.

Los actos administrativos que dicte el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, durante los episodios críticos de contaminación ambiental, producirán sus efectos desde la fecha de su dictación, entendiéndose notificados los usuarios mediante la publicidad de la decisión en los medios de comunicación social, sin perjuicio de su posterior publicación en el Diario Oficial.".

Por esta modificación se establece que se debe informar a los usuarios, por todos lo medios de comunicación social, esto es por prensa escrita y

radios, como sintonías locales, lo cambios que se puedan producir del sentido de tránsito. Todo ello, por razones de seguridad en el tránsito peatonal y vehicular.

El fundamento es consagrar legislativamente una situación que hoy en día ocurre en la práctica regularmente, por razones de oportunidad.

71) En el artículo 179, se introducen las siguientes enmiendas:

a) Se intercala en el inciso primero, entre las palabras “retirados por” y el artículo “los”, las palabras “orden de”, y

b) Se agrega en el inciso segundo, a continuación de la frase “del Tribunal competente”, la frase “o del Ministerio Público”.”.

La modificación es sólo de redacción sin alcances prácticos ni jurídicos. Es para casos cuando no está físicamente Carabineros, pero sí pueden ordenar el retiro del vehículo.

-Se pretende adecuar la normativa a la Reforma Procesal Penal.

72) Se reemplaza en el inciso primero del artículo 180, la expresión “por Carabineros” por la frase “por orden de Carabineros, a costa de su dueño,”.

Se busca hacer cargo de los gastos al infractor de la norma y llenar un vacío existente, pues se requería la presencia física de Carabineros. Con esta norma, pueden ordenar el retiro del vehículo sin que sea necesario su presencia física.

-o-

número 36)

Ha pasado a ser número 73), reemplazado por el siguiente:

“73) En el artículo 181:

a) Se agrega al final del inciso primero, la frase “o del Ministerio Público”.

b) Se reemplaza en el inciso tercero, las palabras “peatón o pasajero” por “peatón, pasajero o ciclista”.”.

El Senado rechazó la norma propuesta por la Cámara de Diputados, de agregar una oración en el inciso primero, en consideración a que la responsabilidad del propietario del vehículo está establecida, por lo cual, no puede agregarse una presunción.

En cuanto a agregar el Ministerio Público, se pretende adecuar la normativa a la Reforma Procesal Penal.

En cuanto a agregar al ciclista como infractor, se trata de perfeccionar la norma, pues existía este vacío, en términos de citarlo como infractor, bajo el procedimiento de este inciso.

Tnúmero 37)

El H. Senado lo ha eliminado.

-o-

Ha intercalado como número 74), nuevo, el siguiente:

“74) En el artículo 185, se introducen las siguientes enmiendas:

a) Se intercala en el inciso segundo, a continuación de la expresión “Tribunal correspondiente”, la frase “o al Ministerio Público”, y

b) Se agrega antes del punto final (.) del inciso tercero, la frase “o del Ministerio Público”.”.

Con esta modificación se pretende adecuar la normativa a la Reforma Procesal Penal.

-o-

número 38)

Ha pasado a ser número 75), reemplazado por el siguiente:

“75) En el artículo 186, se agrega el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Las constancias relativas a accidentes de tránsito serán siempre públicas. Las denuncias e informes técnicos serán públicos en el Tribunal.”.”.

El Senado rechazó los dos inciso nuevos propuestos por la Cámara de Diputados, en atención a que los expedientes judiciales son públicos. Los informes de la Ciat son secretos. El falso testimonio es ajeno a esta materia y la sanción que se propone -cancelar la licencia de conducir- puede recaer en un testigo que no tenga licencia. Por otro lado, la Superintendencia de Seguros, tiene facultad para requerir información a las compañías de seguros.

La norma aprobada por el Senado, tiene por objetivo permitir tener acceso en forma más rápida y expedita a la información sobre accidentes de tránsito que posee Carabineros de Chile con el objeto de realizar el correspondiente estudio y análisis. El Senado consideró esta norma más amplia y adecuada.

número 39)

Ha pasado a ser número 76), sustituido por el siguiente:

“76) Se reemplaza en el inciso segundo del artículo 187, la primera oración que dice: “El dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevare un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente, deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.” por “Igual obligación recaerá en el dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que haya participado en un accidente, quien deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.”.”.

Respecto de este artículo, tanto la Cámara de Diputados como el Ejecutivo, propuso eliminar su inciso final, dado que en la practica era una norma que no se aplicaba. No obstante, en la discusión en la Comisión de Transportes del Senado, se concordó en que para darle cumplimiento a esta norma, había que obligar al dueño del garaje o taller de dar cuenta a Carabineros de los vehículos que hubieran participado en un accidente y que sean llevados a reparar. Al efecto, se agregó las menciones “Igual obligación recaerá”, lo que implica concordarlo con el inciso primero de este artículo.

-o-

El H. Senado ha incorporado como número 77), nuevo, el siguiente:

“77) En el artículo 189, sustituir los incisos segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto, por los siguientes:

“Carabineros, asimismo, podrá practicar estos exámenes a toda persona respecto de la cual tema fundadamente que se apresta a conducir un vehículo en lugar público y que presente signos externos de no estar en plenitud de facultades para ello. Si la prueba resulta positiva, Carabineros deberá prohibirle la conducción del vehículo por un plazo no superior a 3 horas, en caso de encontrarse bajo la influencia del alcohol, ni de 12 horas, en caso de encontrarse en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas. Durante el período de tiempo que fije Carabineros, el afectado podrá ser conducido a la Unidad Policial respectiva, a menos que se allane a inmovilizar el vehículo por el tiempo que fije Carabineros o señale a otra persona que, haciéndose responsable, se haga cargo de la conducción durante dicho plazo. Esta disposición se aplicará sin perjuicio de las demás medidas o sanciones previstas en las leyes.

En el caso que la persona se apreste a conducir bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, el juez aplicará la sanción indicada en el artículo 196 B o 196 E, disminuida o en grado de tentativa, según corresponda.”.”.

Se sustituyen los incisos segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto. El inciso segundo fue incorporado por la ley 19925.

Se pretendió dar un tratamiento más integral el que conduzca un vehículo bajo los efectos del alcohol. La norma que se incorpora, prohíbe a una persona que se encuentra en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol o de las drogas que pueda conducir por 12 horas, y esta medida, se aplicará sin perjuicio de otras medidas y sanciones previstas en las leyes, porque puede suceder que una ley sancione la conducción bajo el estado de ebriedad independientemente del hecho que la persona conduzca o que otra disposición sancione el consumo de drogas. El riesgo para la seguridad de tránsito se produce cuando las personas, en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol o de las drogas, tomen la decisión de conducir. Esta norma que se incorpora es más precisa y mejora los criterios de la norma vigente y resguarda a las personas de un posible abuso policial.

Del mismo modo, el que se apresta a conducir en las condiciones que se señalan anteriormente, también se le sanciona, en grado de tentativa o disminuida.

-Los incisos tercero, cuarto, quinto y sexto del artículo 189, se trasladan al artículo 196 F, por se considerarse que más bien son normas de procedimiento.

-o-

número 40)

Ha pasado a ser número 78), sustituido por el siguiente:

“78) En el artículo 191, intercálanse, entre la conjunción “o” y la palabra “concurrirá”, las frases “en su cédula de identidad. En su defecto,”.”.

En esta situación se pretende hacer menos engorroso el trámite a quien voluntariamente colabora ayudando a otros en un accidente de tránsito. Se desea evitar la duplicidad del trámite.

-o-

Ha incorporado como números 79) y 80), nuevos, los siguientes:

“79) Se sustituye la denominación del Título XVII “De los delitos, cuasidelitos y contravenciones” por “De los delitos, cuasidelitos y de la conducción bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o ppsicotrópicas”.

80) Intercalar, como artículo 196 A 1, el siguiente:

“Artículo 196 A 1.- El que instale señales de tránsito o barreras sin estar facultado para ello, salvo en caso de siniestro o accidente, será penado con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales, además del comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica beneficiada con la infracción.”.”.

Este artículo se relaciona con el artículo101 de la Ley de Tránsito. Sin embargo, se decidió que se agregara en este capítulo debido a que en éste se encuentran reguladas las sanciones.

número 41)

Ha pasado a ser número 81), con las siguientes enmiendas:

1. Se intercala como letra b), nueva, la siguiente:

“b) Se reemplaza la letra e), por la siguiente:

“e) Conduzca, a sabiendas, un vehículo con placa patente ocultada o alterada o utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo.”.”.

2. La letra b) ha pasado a ser letra c), sin enmiendas.

3. La letra c) ha pasado a ser letra d), sustituida por la siguiente:

“d) Se reemplaza la letra g), por la siguiente:

“g) Otorgue un certificado de revisión técnica sin haber practicado realmente la revisión o que contenga afirmaciones de hechos relevantes contrarios a la verdad; detente formularios para extenderlos, sin tener título para ello; falsifique un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio.

El que adultere un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio o utilice a sabiendas uno falsificado o adulterado, será sancionado con la pena señalada en el artículo 490 Nº 2 del Código Penal.”.”.

4. Se elimina la letra d).

Se aprueba sustituir el artículo Nº 196 A bis por artículo Nº 196 B.

Se reemplaza la letra e), complementándola con otras acciones punitivas. Además, se requiere dolo específico, con las menciones “a sabiendas”.

El tenor de la norma propuesta es difícil determinar las situaciones que podrían producirse.

Es importante establecer explícitamente una figura penal que sancione estas acciones, no permitiendo, por tanto, aplicar normas residuales del Código Penal en las que se suman estas conductas y por lo tanto con aquellas, se evitan confusiones o erradas interpretaciones, alegaciones o defensas.

número 42)

Ha pasado a ser número 82), reemplazado por el siguiente:

“82) Se sustituye el artículo 196 B, que pasa a ser artículo 196 C, por el siguiente:

“Artículo 196 C.- El que infringiendo la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 115 A, conduzca, opere o desempeñe las funciones bajo la influencia del alcohol, ya sea que no se ocasione daño alguno ni lesiones, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves, será sancionado con multa de una a cinco unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por un mes.

Si, a consecuencia de esa conducción, operación o desempeño, se causaren lesiones menos graves, se impondrá la pena de prisión en su grado mínimo o multa de cuatro a diez unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir de dos a cuatro meses.

Si se causaren lesiones graves, la pena asignada será aquélla señalada en el artículo 490 Nº 2 del Código Penal y la suspensión de la licencia de conducir de cuatro a ocho meses.

Si se causaren algunas de las lesiones indicadas en el artículo 397 Nº 1 del Código Penal o la muerte, se impondrá la pena de reclusión menor en su grado máximo, multa de ocho a quince unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia para conducir por el plazo que determine el juez, el que no podrá ser inferior a doce ni superior a veinticuatro meses.

Los jueces podrán siempre, aunque no medie condena por concurrir alguna circunstancia eximente de responsabilidad penal, decretar la inhabilidad temporal o perpetua para conducir vehículos motorizados, si las condiciones psíquicas y morales del autor, lo aconseja.

En caso de reincidencia el infractor sufrirá, además de la pena que le corresponda, la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que estime el juez, el que no podrá ser inferior a veinticuatro ni superior a cuarenta y ocho meses.”.”.

Se aprueba la sustitución del artículo de 196B por 196C. Se efectúa una adecuación a las sanciones por conducir bajo la influencia del alcohol.

Se gradúa la pena, cuando el conductor ha conducido bajo la influencia del alcohol, según sea el tipo de lesiones que ha causado:

Conducir bajo la influencia del alcohol, sin daño ni lesiones o con daños o lesiones leves: multa 1 a 5 UTM y suspensión licencia por 1 mes;

Lesiones menos graves: prisión grado mínimo o multa de 4 a 10 UTM y suspensión licencia de 2 a 4 meses;

Lesiones graves: la pena establecida en el artículo 490 Nº2 del Código Penal y suspensión licencia de 4 a 8 meses;

Lesiones gravísimas o muerte: reclusión menor en su grado máximo, multa de 8 a 15 UTM y suspensión licencia no menos de 12 meses ni más de 24 meses.

Además, los jueces, aunque no medie condena, pueden decretar la inhabilidad temporal o perpetua para conducir, cuando las condiciones psíquicas y morales del autor lo aconsejan.

En caso de reincidencia, además de la pena que le corresponda, se impondrá la suspensión de licencia que el juez determine entre 24 y 48 meses.

Esta graduación, tiene por finalidad establecer en forma ordenada las sanciones que se aplicarán al conductor, agrupando en un solo artículo las sanciones que estaban dispersas en los artículos 196 B y 196 G.

Por último, ha medida que aumenta la gravedad de las lesiones, aumenta la sanción.

-o-

El H. Senado ha incorporado como números 83), 83 bis), 84), 85) y 86), nuevos, los siguientes:

"83) En el artículo 196 D, se reemplaza en el inciso segundo, la expresión "$ 29.900 a $ 119.500" por "5 a 10 unidades tributarias mensuales".

La sanción pecuniaria del inciso segundo, se convierte de pesos a UTM y se eleva la sanción dado la responsabilidad que deben tener los conductores de transporte público y otros, en cuanto a la licencia que deben ostentar.

83 bis) Se intercala como artículo 196 D 1, el siguiente:

"Artículo 196 D 1.- El incumplimiento, a sabiendas, de lo señalado en el artículo 173 será sancionado con multa de 3 a 7 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un mes. El incumplimiento, a sabiendas, de lo señalado en el artículo 183 será sancionado con la suspensión de la licencia de conducir por un plazo máximo de 12 meses y si el juez así lo estimare, presidio menor en grado mínimo a medio, salvo que las lesiones producidas tengan el carácter de leves, en cuyo caso se aplicará la sanción del inciso primero del artículo 196 C.".

Se agrega este artículo con el objeto de sancionar las conductas establecidas en los artículos 173 y 183, en razón, que todo este capítulo se refiere a las sanciones. La sanción es para los que no dan cuenta y abandonan el lugar del accidente y para los que huyen.

Además, se señala que si por el mismo hecho, se cometen dos o más delitos -concurso real de delitos-, se aplica la pena mayor asignada al delito. En este caso, si hubiere muerte, se aplicará la pena del cuasidelito de homicidio y no el del abandono del lugar del accidente.

84) En el artículo 196 E, inciso cuarto, se reemplaza la referencia al "artículo 196 B" por "artículo 196 C".".

Este artículo regula la penalidad cuando se incurre en manejo de estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, causando lesiones o muerte.

Solo en el inciso cuarto, se cambia la referencia del artículo 196 B por el 196 C. Es una adecuación al articulado.

En lo demás el artículo se mantiene igual que la norma vigente.

85) En el artículo 196 F, se agrega a continuación del inciso sexto, los siguientes incisos, nuevos:

"Si el conductor se encuentra bajo la influencia del alcohol, se procederá a cursar la denuncia correspondiente por la falta sancionada en el artículo 196 C.

Si del resultado de la prueba se desprende que se ha incurrido en la conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas castigadas en el artículo 196 E, el conductor será citado a comparecer ante la autoridad correspondiente. En los demás casos previstos en el mismo artículo, también podrá citarse al imputado si no fuera posible conducirlo inmediatamente ante el juez, y el oficial a cargo del

recinto policial considerara que existen suficientes garantías de su oportuna comparecencia.

Lo establecido en el inciso anterior procederá siempre que el imputado tuviere control sobre sus actos, o lo recuperare, y se asegure que no continuará conduciendo. Para ello, la policía adoptará las medidas necesarias para informar a la familia del imputado o a las personas que él indique acerca del lugar en el que se encuentra, o bien le otorgará las facilidades para que se comunique telefónicamente con alguna de ellas, a fin de que sea conducido a su domicilio, bajo su responsabilidad. Podrá emplearse en estos casos el procedimiento señalado en el inciso final del artículo 7, en lo que resultare aplicable.

Si no concurrieren las circunstancias establecidas en los dos incisos precedentes, se mantendrá detenido al imputado para ponerlo a disposición del tribunal, el que podrá decretar la prisión preventiva cuando procediere de acuerdo con las reglas generales. Sin perjuicio de la citación al imputado, o de su detención cuando corresponda, aquél será conducido a un establecimiento hospitalario para la práctica de los exámenes a que se refiere el artículo siguiente.”.

Por ser consideradas normas de procedimiento estos incisos fueron trasladados del actual artículo 189 al 196 F. En el inciso final nuevo de este artículo, debe corregirse por secretaría donde dice “siguiente” debe decirse “190”, pues fue un error de adecuación al trasladar los inciso del artículo 189, pues dicho inciso al decir la palabra “siguiente” se refería al artículo 190. es un error obvio.

86) Se deroga el artículo 196 G y se suprime el epígrafe que lo precede, denominado “Del desempeño bajo la influencia del alcohol.”.”.

Se acuerda eliminar el Epígrafe y el artículo 196 G, pues estas materias se incluyeron en el artículo 196 C propuesto.

-o-

número 43)

Ha pasado a ser número 87), sin enmiendas.

número 44)

Ha pasado a ser número 88), sustituido por el siguiente:

“88) Se reemplaza el artículo 197, por el siguiente:

“Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1. Eliminado;
2. No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "Pare";
3. Derogado;
4. Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D;
5. Eliminado, y
6. Eliminado.”.”.

En estas infracciones se ha considerado aquellas que ponen en riesgo la vida de las personas y las infracciones o contravenciones gravísimas que han sido eliminadas o derogadas se explican a continuación:

El Nº 1, fue eliminado por la ley Nº 19.925, artículo 3º Nº 9;

La infracción contemplada en este Nº 3, está consagrada en el artículo 200 bis, por tal motivo se derogó;

El Nº 5 se elimina, porque fue trasladada a infracción grave, por considerarse de menor gravedad, Nº 42 del artículo 198, y

El Nº 6, se elimina, por considerarse que lo que se penaliza en este número debe considerar infracción grave. Por lo tanto, se traslada al Nº 44 del artículo 198. Ello, por que el daño o lesión es la consecuencia y no el origen y se deben sancionar las acciones que provoquen daños o lesiones, independientemente de las indemnizaciones a que haya lugar.

número 45)

Ha pasado a ser número 89), sustituido por el siguiente:

"82) Reemplázase el artículo 198, por el siguiente:

"Articulo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1. Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;
2. Eliminado;
3. Conducir un vehículo con una licencia de conductor distinta a la que corresponda, salvo lo dispuesto en el inciso primero del artículo 196 D;
4. Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;
5. Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;
6. Conducir un vehículo sin la placa patente;
7. Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un integrante de Carabineros de Chile o las de un inspector fiscal en los procedimientos de fiscalización del transporte público y privado remunerado de pasajeros y transporte de carga;
8. No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;
9. Eliminado;
10. No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121;
11. Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;
12. Eliminado;
13. Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;
14. No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;
15. Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6, 7 u 8 del artículo 159;
16. Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;
17. Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;
18. Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;
19. Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;
20. Eliminado;

21. No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;
22. Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;
23. Mantener animales sueltos en la vía pública o cierros en mal estado que permitan su salida a ella;
24. No detener el vehículo antes de cruzar una línea férrea;
25. Efectuar servicio público de pasajeros con vehículo rechazado en las revisiones técnicas de reglamento, o respecto de las cuales no se haya cumplido el trámite en su oportunidad;
26. Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;
27. Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;
28. Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;
29. Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;
30. Mantener en circulación un vehículo destinado al servicio público de pasajeros o al transporte de carga con infracción a los artículos 63, 64 y 82 o sin las revisiones técnicas de reglamentos aprobadas o con el sistema de dirección en mal estado, de las que será responsable el propietario;
31. Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;
32. Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;
33. Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;
34. Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;
35. Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;
36. Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de “manos libres”, cuyas características serán determinadas por reglamento;
37. Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;
38. Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en los artículos 120 y 129;
39. Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;
40. Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;
41. Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;
42. Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento;

43. Detenerse, tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados, y

44. Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente de tránsito que origine daño o lesiones leves.

En los casos de las infracciones de los números 17, 19, 22, 25 y 28, si ellas fueran cometidas por un conductor de un vehículo destinado al transporte público de pasajeros o al transporte de carga y que no fuere el dueño, se le aplicará la pena correspondiente a una infracción leve y no se anotará en el Registro Nacional de Conductores, salvo en los casos establecidos en el Nº 42 de este artículo.”.”.

El Nº 2, se elimina por no considerarse una infracción que cause riesgo de accidentes de tránsito y fue trasladado al Nº 20 del artículo 199, es decir, pasó a ser menos grave.

El Nº 4, se precisa claramente la infracción; agregando la acción de sobrepasar, y además, cuando el adelantamiento o sobrepaso ocurren en otros lugares que se señalan.

El Nº 7, se modifica para dar protección y reconocimiento a los Inspectores Fiscales, para fiscalizar al transporte público y privado de pasajeros y carga.

El Nº 33, se modifica fundamentalmente respecto de la seguridad de tránsito.

Señaló que el Nº 34, se calificó como una infracción leve, conforme a la normativa vigente.

Lo contemplado en el Nº 35, se determina como una infracción menos grave.-Nº 8 del artículo 199-, de la normativa vigente.

Lo dispuesto en el Nº 36, esta relacionado con la seguridad de tránsito.

Lo dispuesto en el Nº 37, se calificaba como infracción menos grave. El H. Senado la elevó a infracción grave, porque la conducta es de alto riesgo y constituye una de las practicas más nocivas del transporte público, que han acarreado muertes de pasajeros.

Lo establecido mediante el Nº 38, tipifica como grave esta infracción, que anteriormente era leve, pues mediante esta sanción se pretende evitar la circulación por la izquierda, lo que obliga a los demás conductores a transitar por la derecha. Todo ello, con las excepciones previstas en los artículos 120 y 129.

La infracción que dispone el Nº 39, reemplaza a la que se contemplaba en el Nº 22.

Mediante el Nº 40, se dispone una nueva infracción que se tipifica como tal, para evitar la elusión de las pistolas de radar u otras; la obstaculización del reconocimiento de placas patentes mediante la instalación de plásticos, que impiden la luminosidad en la noche y también por seguridad ciudadana. También tiene una alta importancia por los telepeajes o tollfree, que requieren la verificación de patentes para el cobro.

Mediante el Nº 43, se dispone una nueva infracción, con la que se sanciona a los conductores de buses que se detienen en las intersecciones de las calles, provocando atochamientos en el tránsito. También para sancionar a los conductores que toman pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados.

Lo dispuesto en el Nº 44, estaba tipificado en el artículo 197 Nº 6 y se trasladó a este número como infracción grave.

número 46)

Ha pasado a ser número 90), reemplazado por el siguiente:

"90) Reemplázase el artículo 199, por el siguiente:

"Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1. Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 8, 33 y 43 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;
2. Infringir las normas del artículo 119;
3. Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 18 del artículo anterior;
4. Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia;
5. No hacer las señales debidas antes de virar;
6. No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141;
7. Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;
8. No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79;
9. Detener o estacionar un vehículo en doble fila;
10. Destinar y mantener en circulación un vehículo de servicio público de pasajeros o de carga que no cumpla con los requisitos establecidos en la ley, su reglamento o aquellas normas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo establecido en el Nº 30 del artículo 198 de la que será responsable el propietario del vehículo;
11. Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;
12. Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;
13. Eliminado.
14. Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A;
15. Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;
16. No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;
17. Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;
18. Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones o saltar vallas peatonales o pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;
19. Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
20. No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;
21. Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;

22. Infringir lo dispuesto en el artículo 122;
23. Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;
24. Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican, como asimismo su abandono, destrucción o desarmaduría total o parcial;
25. No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;
26. Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159 o estacionar en un paso para peatones, y
27. Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.”.”.

En el Nº 4, se agrega a esta infracción, el incumplimiento previsto en el artículo 147, que conforme a la normativa vigente, es infracción leve.

En relación con el Nº 9, esta infracción está referida a los vehículos particulares. Conforme a la ley vigente, la infracción es leve.

Este Nº 13, se elimino de este artículo y se trasladó a infracción grave. Artículo 198 Nº 37.

Respecto de este Nº 15, se precisa la norma infringida en términos a los vehículos que se les exige casco protector, que es concordante con la norma que obliga a usarlos.

Este Nº 18, está relacionado con la seguridad de tránsito. Se perfecciona la norma e incluye otras conductas que se sancionan.

Lo dispuesto en este Nº 20, ss califica como infracción grave conforme a la legislación vigente. (Nº 2 art. 198 y 9 del art. 199).

Lo establecido en este Nº 21, conforme a la legislación vigente, esta considerado como infracción leve y se eleva a menos grave.

También este Nº 22, establece como infracción leve y se eleva a menos grave.

El Nº 23, conforme a la legislación vigente, establece esta infracción leve y se eleva a menos grave.

El Nº 24, conforme a la legislación vigente, es infracción leve y se eleva a menos grave.

Lo dispuesto en este Nº 25, se traslada del Nº 12 del artículo 198, esto es, de grave pasa a menos grave.

Lo que establece este Nº 26, se traslada del Nº 15 del artículo 198. Pasa de grave a menos grave. Se agrega a esta infracción la conducta de estacionarse en un paso de peatones.

El Nº 27, se traslada del Nº 20 del artículo 198. Pasa de grave a menos grave.

-o-

Ha incorporado como números 91) y 92), nuevos, los siguientes:

“91) En el artículo 200, se reemplaza en el inciso segundo, la frase “no comprendidas en el número 19 del artículo anterior” por “no comprendidas en el artículo 201”.

Esta modificación tiene por finalidad permitir hacer una referencia correcta a otra norma.

92) En el artículo 200 bis, sustitúyese, en sus cuatro incisos, la expresión “del artículo 150” por “de los artículos 150 y 151”.”.

Esta modificación es lógica pues no sólo el artículo 150 se refiere a la velocidad, sino que también lo hace el 151. Por haber rangos de tolerancia de la velocidad, debe considerarse en ambos artículos.

-o-

número 47)

Ha pasado a ser número 93), sustituido por el siguiente:

“93) Se reemplaza el artículo 201, por el siguiente:

“Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

1. Infracciones o contravenciones gravísimas, 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;
2. Infracciones o contravenciones graves, 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;
3. Infracciones o contravenciones menos graves, 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y
4. Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta. Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

El adquirente de un vehículo, que no cumpla con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad, se le aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales, respectivamente.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.”.”.

Con la modificación de este artículo, se pretende dar un tratamiento más riguroso al infractor de tránsito, con el objeto de persuadirlo a que conduzca de manera óptima; estableciendo el monto de las sanciones pecuniarias en UTM.

De la misma manera, se establece la figura del conductor reincidente de infracciones graves y gravísimas, que generan situaciones de alto riesgo y por lo tanto aplicar sanciones más severas. Las menos graves no se considerar, por que no hay registro de ellas

Al transporte de carga, se le impone una sanción pecuniaria alta, pues uno de los factores de mayor riesgo se produce porque los controles son siempre menores a los necesarios y si se establecen sanciones bajas, se corre el riesgo que se paguen las multas y se cometa reiteradamente la falta. En consecuencia, esta norma tiene un carácter coactivo y preventivo.

número 48)

Ha pasado a ser número 94), sustituido por el siguiente:

"94) Se reemplaza el artículo 205, por el siguiente:

"Artículo 205.- Los distintivos y dispositivos que se utilicen en contravención a la ley o los reglamentos y los taxímetros que se usen adulterados, caerán en comiso y serán destruidos.".".

El H. Senado aprueba la norma, en los mismos términos de lo propuesto por la Cámara de Diputados.

Los taxímetros decomisados se deben destruir porque tienen una serie de sellos que aseguran su adecuado funcionamiento y que la mecánica del mismo no se altere y si estos se encuentran adulterados, es imposible hacerlos funcionar nueva y reglamentariamente.

número 49)

Ha pasado a ser número 95), sin enmiendas.

-o-

Ha incorporado como números 96) y 97), nuevos, los siguientes:

"96) En el artículo 209, se introducen las siguientes enmiendas:

1. Se sustituye su encabezamiento y la letra a), por los siguientes:

"Artículo 209.- Sin perjuicio de las multas que sean procedentes y de lo señalado en los artículos 196 C y 196 E, el juez decretará la cancelación de la licencia de conducir del infractor, en los siguientes casos:

a) Ser responsable por tres veces dentro de los últimos 12 meses de conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol y ser responsable por tres veces dentro de los últimos 24 meses de conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas;".

2. Se suprimen sus incisos tercero y cuarto.".

Con esta norma se desea ser más riguroso con el conductor que reiteradamente conduce bajo los efectos del alcohol.

La supresión de los incisos tercero y cuarto, es por que se han convertido los valores de las multas de pesos a UTM. El fundamento es evitar estar dictando periódicamente normas de actualización de los valores de dichos montos.

97) En el artículo 209 bis:

a) Se reemplaza en el inciso primero, la expresión "252.500" por "15 unidades tributarias mensuales".
b) Se reemplaza en el inciso segundo, la expresión $126.800" por "10 unidades tributarias mensuales".".

El fundamento es el mismo que se ha dado en los casos anteriores, es decir, evitar estar dictando periódicamente normas de actualización de los valores de dichos montos.

-o-

número 50)

Ha pasado a ser número 98), reemplazado por el siguiente:

“98) Se intercala a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, “De los vehículos considerados como antiguos o históricos”, conformado por los artículos 220, 221 y 222, nuevos, pasando los actuales artículos 220 y 221 a ser artículos 223 y 224, respectivamente:

“TÍTULO XIX
DE LOS VEHÍCULOS CONSIDERADOS COMO ANTIGUOS O HISTÓRICOS

Artículo 220.- Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga dentro de sus objetivos fomentar la conservación de vehículos antiguos o históricos, podrá ser designada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para, previa inspección, informar sobre la procedencia de otorgar el reconocimiento a que alude el artículo anterior.

Artículo 222.- Los vehículos motorizados antiguos o históricos deberán cumplir las normas especiales de emisión y estarán afectos a las restricciones de circulación que determine el reglamento. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgará un certificado de revisión técnica y un distintivo especial, sin los cuales no podrán transitar.”.”.

El fundamento de la incorporación de este nuevo título se explica pues en gran parte del mundo se privilegia la mantención, circulación y exhibición de los vehículos de colección, como un asunto de historia mecánica. En Chile no hay más de 300 vehículos de este tipo, muchos de los cuales participan en rallyes en Argentina y otros países y exhibiciones turísticas.

También, en razón de ello, se tiene por finalidad eximir del cumplimiento de ciertas exigencias a estos vehículos, para que puedan circular por las calles y caminos públicos.

Ha incorporado como número 99, nuevo, el siguiente:

“99) Se agregan los siguientes artículos 10 y 11 transitorios, nuevos**:**

“Artículo 10.- Las disposiciones contenidas en los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76, 77 y 84 de esta ley mantendrán su vigencia hasta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte los reglamentos respectivos.

Esta norma transitoria, permite que mientras no se dicten los reglamentos, siga vigente la normativa actual.

Artículo 11.- La sustitución dispuesta respecto del inciso segundo del artículo 103 de esta ley, entrará en vigencia luego de un año de su publicación.”.”.

Este plazo, es para permitir que se retiren todos los elementos que impidan la visual a los conductores en los lugares que se señalan en el artículo 103.

-o-

Ha agregado como artículo 4º, nuevo, el siguiente:

“Artículo 4º.- Facúltase al Presidente de la República para que, dentro de un año contado desde la publicación de la presente ley, mediante la dictación de un decreto con fuerza de ley, expedido por los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, fije el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley Nº 18.290, sobre Tránsito, y de las leyes que la han complementado y modificado.”.

Esta facultad, permite, como se señala, dictar un DFL, que fije el texto único de la ley de tránsito, pues se han dictado distintas normas legales, que deben formar un solo texto de la Ley de Tránsito.

Se designó Diputado Informante al señor **Fidel Espinoza Sandoval.**

Sala de la Comisión, a 08 de agosto de 2005.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de fecha 02 de agosto de 2005, con la asistencia de los Diputados señores Espinoza, don Fidel (Presidente); García, don René Manuel; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Ibañez, don Gonzalo; Luksic, don Zarko; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván y Salas, don Edmundo.

(Fdo.): PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA, Secretario de la Comisión”.