INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce diversas modificaciones en la ley Nº 18.290, en materia de tránsito terrestre.
BOLETIN Nº 999-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la H. Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

- - - - -

Cabe hacer presente que la Sala del Senado, en su oportunidad, acordó que este proyecto fuera conocido sucesivamente por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y luego por la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

También hacemos presente que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 36 del Reglamento, informará sólo en general este proyecto de ley, razón por la cual solicitó el acuerdo de la Sala de esta Corporación para que eximiera a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del trámite de primer informe de esta iniciativa legal, solicitud que fue acogida.

- - - - -

Durante el estudio de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la asistencia, colaboración y participación del ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Claudio Hohmann; del actual Subsecretario de Transportes, don Patricio Tombolini; del señor Jefe de Gabinete del señor ex Ministro de esa Cartera de Estado, don Eduardo Abedrapo; del señor asesor legislativo de la Subsecretaría de Transportes, don Patricio Bell; del señor Jefe del Departamento Jurídico de esa Subsecretaría, don Lautaro Pérez; del ex y actual Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señores Milton Bertin y Antonio Dourthé, respectivamente; del señor Juez de Policía Local y ex asesor de

esa Comisión señor Carlos Varas, y de los asesores jurídicos de dicha Comisión, señores Leonardo Aravena y Eugenio Fernández.

En una de sus primeras sesiones la Comisión acordó escuchar los planteamientos de las entidades gremiales, que solicitaron audiencia, en relación con este proyecto de ley, que fueron las siguientes:

a) Confederación Nacional de Trabajadores del Transporte Terrestre y afines de Chile (CONATRACH) representada por su Presidente Nacional, don Pedro Monsalve y su Secretario General, don Pedro Jara;

b) Confederación Nacional de Trabajadores de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOCH), representada por su Presidente, don Carlos Frez Rojo

c) Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Trabajadores Independientes de Taxis Colectivos Básicos y similares de Chile, Rancagua VI Región, representada por su Presidente Nacional, don Hugo Hernández Luengo; Primer Director, señor Víctor Segundo Cid Sandoval; Segundo Director, señor Raúl Espinoza Flores; Tesorero Nacional, señor Leonardo Carrasco Alliendes; Secretario Nacional, señor Luis Rivera Lorca; Director de Relaciones Públicas señor Oscar Silva Vidal, Valparaíso; Vicepresidente COTRACOVAL señor Juan Fuentes Silva, Valparaíso; Director COTRACOVAL, señor Hugo Humberto Franco Franco, Valparaíso, Representante Legal de los Glaciares Limitada XII región, señor Juan Carlos Sepúlveda Alvarez, Magallanes; Representante Legal y Administrador de los Glaciares Limitada XII región, señor Osvaldo Escarate Cabrera; Presidente Consejo Regional X Región de Los Lagos, señor Eduardo Marambio Altamirano; Representante Chillán, señor José Macaya Muñoz.

d) Confederación General de Trabajadores del Transporte y Afines de Chile. CGTT, representada por su Presidente Nacional, señor Ulises Martínez;

e) Federación de Sindicatos de Trabajadores de la Locomoción Colectiva Particular de Chile, representada por su Presidente Nacional, señor Ricardo García Lara;

f) Directivas de Taxis Colectivos de la IV Región, representada por los señores Hugo Pereira, Primer Director Regional; Pedro Astudillo, Presidente Federación Coquimbo; Winston Bown Rivera, Presidente Federación Vista Hermosa; José Mena, Presidente Federación Provincia de Limarí y a don Aníbal Muñoz, Presidente Regional Atayco.

- - - - -

Con la finalidad de aportar al Senado la mayor cantidad posible de reflexiones que puedan servir de base para el estudio de este proyecto de ley, vuestra Comisión acordó solicitar, las observaciones que les merecía el articulado del proyecto de ley en estudio, a diversas organizaciones vinculadas con la materia que trata esta iniciativa legal, enviándoles para ello un texto comparado entre la ley de tránsito vigente y el proyecto de ley en estudio, planteamientos que se encuentran en la Secretaría de la Comisión a disposición de los señores Senadores.

Las entidades que enviaron por escrito sus observaciones al articulado del proyecto de ley en estudio, son las siguientes:

1.- Observaciones del señor Presidente del Automóvil Club de Chile, don Juan Manuel Bengolea Hurtado.

2.- Presentación del señor Presidente de la Federación Nacional del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano e Internacional (FENABUS), don Marcos Carter Bertolotto.

3.- Observaciones del señor Presidente de la Confederación Nacional de Sindicato de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile. (FENATACH), don René Gutiérrez Silva.

4.- Presentación de los señores Presidente de la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Empresas e Interempresas de Trabajadores del Transporte Terrestre y Afines. (CONATRATCH), don Pedro Monsalve Fuentes; del Presidente de la Comisión Nacional de Trabajadores del Transporte de Carga y Pasajeros. (CONTRAPAC), don Pedro Monsalve Fuentes; del Presidente de la Confederación General de Trabajadores del Transporte Terrestre. (CGTT), don Ulises Martínez Sepúlveda, y del Presidente de la Federación de Sindicatos de Empresas e Interempresas de Choferes de la Locomoción Colectiva Particular de Chile, don Ricardo García Lara.

5.- Observaciones del señor Presidente de la Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera (AGETICH), don Dusan Simunovic Ibañez.

6.- Presentación del señor Presidente del Instituto de Jueces y Secretarios Abogados de Policía Local de Chile, don Sergio Villalobos Rios.

7.- Observaciones del señor Presidente de la Confederación Nacional de Trabajadores de Taxis Colectivos. (CONATACOCH), don Carlos Frez Rojo.

8.- Presentación del señor Presidente de la Federación Nacional de Conductores de Camiones de Chile. (FENASICOCH), don José Sandoval Pino.

9.- Observaciones del señor Presidente y Asesor de la Federación de Dueños de Buses y Taxibuses de Chile, don Armando Huerta Torres y don Juan Enrique Donoso Sarmiento.

10.- Presentación del señor Presidente del Consejo Superior del Transporte Terrestre de Chile y de la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, don Demetrio Marinakis Alcalde.

11.- Observaciones elaboradas por Carabineros de Chile, Dirección General de Tránsito y Carreteras.

12.- Presentación del señor Presidente de la Confederación Nacional Gremial de Dueños de Camiones de Chile y de la Multigremial de Transporte, don Héctor Moya Martín.

13.- Observaciones de los señores Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones Fleteros del Transporte Interurbano e Internacional. (ATI-CHILE), y del Presidente de la Cámara Chilena del Transporte de Carga C.G. (CHITRACAR), don Moisés Alegría Flores y don Adolfo Quinteros Soto.

14.- Observaciones elaboradas por Carabineros de Chile, Dirección General de Tránsito y Carreteras, fechada en Agosto del 2000.

La Secretaría de la Comisión ordenó estas observaciones por artículo y confeccionó, como documento de trabajo, un boletín, el que también se encuentra a disposición de los señores Senadores.

Además, la Secretaría de la Comisión elaboró un texto comparado entre el texto vigente de la ley Nº 18.290, de Tránsito y el texto del proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados, **documento que se acompaña como anexo a este informe.**

Esta modalidad de trabajo se acordó con el objeto de facilitar el estudio del proyecto de ley en informe y, también para facilitar

la presentación de indicaciones por los señores Senadores, en su segundo informe.

- - - - -

ANTECEDENTES

En junio de 1995 se inició la tramitación de este proyecto de ley en la H. Cámara de Diputados. Sin embargo, al cabo de dos meses fue suspendida su tramitación, debido a que en esa época se encontraba en estudio en el H. Senado un proyecto de ley que modificaba igualmente la Ley de Tránsito en lo relativo a las licencias de conducir y a la creación de las escuelas de conductores profesionales, proyecto que introdujo 59 modificaciones a la ley de tránsito.

En consecuencia, la H. Cámara de Diputados acordó esperar la terminación de la tramitación de ese proyecto de ley que se transformó en la ley Nº 19.495, publicada el 8 de Marzo de 1997. Al retomar el estudio de esta iniciativa de ley, comparó el nuevo texto de la Ley de Tránsito con el texto del proyecto de ley del Ejecutivo con el objeto de determinar las enmiendas que deberían introducirse para que entre todas las partes de la ley existiera la debida correspondencia y armonía. A raíz del trabajo de adecuación se suprimieron muchas de las normas y se incorporaron la totalidad de los proyectos de ley, iniciados en mociones parlamentarias, 14 mociones, cuyas ideas matrices coincidían con las del proyecto de ley del Ejecutivo.

ANTECEDENTES JURIDICOS

Se relacionan con este proyecto de ley, las siguientes normas jurídicas.

Ley Nº 18.290, de Tránsito.

Artículos: 2º, 4º, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 75, 76, 79, 80, 81, 82, 93, 98, 99, 101, 103, 105, 108, 109, 110, 111, 114, 144, 149, 150, 151, 154, 158, 160, 161, 164, 167, 169, 172, 174, 181, 183, 186, 187, 191, 196 A bis, 196B, 197, 198, 199, 201, 205 y 208.

Ley Nº 13.937, que establece que los propietarios de los inmuebles o sitios eriazos, que indica, que hagan esquina dentro de los límites urbanos de su comuna, deberán mantener los letreros que señala y cumplir con las demás exigencias que establece esta ley.

Código Penal.- Artículo 492

Convención Internacional de Señalización Vial, de Viena, publicada en el Diario Oficial de 24 de Marzo de 1975.

OBJETIVOS

Este proyecto de ley tiene por objeto actualizar y perfeccionar la Ley de Tránsito, mediante la introducción de enmiendas tendientes a corregir algunas materias e incorporar otras no consideradas en la normativa vigente, redefinir algunos conceptos y modificar otros, para incentivar la seguridad en el tránsito.

FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

El Mensaje del Ejecutivo señala que el Gobierno, dentro de la política de tránsito terrestre, considera necesario introducir diversas modificaciones en la normativa vigente.

Indica que, para la redacción de esta iniciativa legal, se recibieron opiniones de distintos sectores de la comunidad y se impartieron instrucciones a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes sobre la necesidad de recabar información acerca de los problemas que se producen con la aplicación de la actual ley de Tránsito. Como fruto de dicho esfuerzo, se recopilaron opiniones tanto de particulares como de organizaciones, las que se consideraron para analizar los diferentes temas, los cuales fueron sometidos a la consideración de una comisión técnica formada para tal efecto e integrada por profesionales de las áreas de ingeniería de transporte de las Universidades de Chile y Católica de Chile, del Ministerio de Justicia, de Carabineros de Chile, de los Departamentos de Tránsito de las municipalidades de Santiago y de Providencia, del Automóvil Club de Chile y de la Unidad Operativa de Control de Tránsito. Asimismo, se efectuó una consulta a la Asociación Nacional de Jueces y Secretarios-Abogados de Juzgados de Policía Loca, para recabar su autorizada opinión. En consecuencia, el procedimiento seguido, junto con cautelar la necesaria participación de la comunidad, cuenta con la rigurosidad técnica que debe tener una ley que, más allá de ser conocida como ley de Tránsito, reviste importancia para mejorar las condiciones de seguridad vial, aspecto en el cual nuestro país ostenta, ciertamente, un triste récord.

Finalmente, es menester destacar que, el Ejecutivo y la H. Cámara de Diputados, estudiaron esta iniciativa legal, dividiendo en acápites agrupados por materia, las modificaciones

planteadas, y no según el orden de los preceptos, que es lo habitual, para una mejor comprensión del proyecto, aun cuando la parte normativa se presenta en orden correlativo, de acuerdo con el articulado de la ley vigente.

Las materias que aborda este proyecto de ley, son las siguientes:

-1 fotoradares o equipos de registro de infracciones;

-2 límites de velocidad;

-3 participación en accidentes de tránsito;

-4 subida y bajada de vehículos;

-12 autorización de actividades deportivas en la vía pública;

-13 señalizaciones de tránsito;

-14 línea de detención de vehículos ;

-15 indicaciones de semáforos;

- revisión técnica de vehículos;

-16 responsabilidad del propietario por mal estado del vehículo;

-17 evasión del lugar del accidente como delito;

-18 paso de peatones;

-19 publicidad de los informes de accidentes;

-20 infracciones y contravenciones;

-21 delitos y cuasidelitos;

-22 estacionamientos reservados y paraderos de taxis;

-23 estacionamientos en caminos y vías rurales;

-24 cruces ferroviarios;

-25 vehículos antiguos o de colección, y

- visibilidad en calles y vías.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados, se encuentra estructurado sobre la base de tres artículos permanentes.

El **artículo 1º**, introduce mediante cincuenta numerales, las enmiendas que a continuación se señalan, a la ley Nº 18.290, de Tránsito:

El **número 1**, modifica el **artículo 2º**, intercalando, reemplazando y sustituyendo las siguientes definiciones: bicicleta o triciclo, ciclovía o ciclopista, pista “no bus”, pista “sólo bus”, línea de detención de vehículos y paso para peatones.

El **número 2**, enmienda el **artículo 4º**, facultando a los encargados de fiscalizar el cumplimiento de esta ley para utilizar, entre otros, medios fotográficos, debiendo el Ministerio de Transportes regular el procedimiento y utilización de los equipos. Además se entrega a la Inspección del Trabajo el conocimiento de las denuncias sobre incumplimiento de la jornada de trabajo de los conductores.

El **número 3**, modifica el **artículo 34**, que regula la inscripción de vehículos en el Registro de Vehículos Motorizados señalando que en él se anotarán, además de las inscripciones que señala, la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario.

El **número 4,** modifica el **artículo 35**, en el sentido de que también se anoten en el Registro de Vehículos Motorizados los arrendamientos con opción de compra.

El **número 5**, incorpora al **artículo 62**, que trata de las medidas de seguridad en los remolques y semiremolques, que a éstos les serán aplicables las normas relativas al dominio, al registro, a la patente única y al certificado de inscripción de vehículos motorizados de esta ley, así como las referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueren pertinentes, según su capacidad de carga y su especialidad.

El **número 6**, deroga los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 75 y 76. Todos estos artículos contienen normas técnicas sobre los vehículos, pero no consideran que la misma ley da atribuciones reglamentarias para dictar dichas normas, las que es necesario modificar de tiempo en tiempo, dado el avance de la tecnología automotriz. Por ende es conveniente que tales normas se dicten y modernicen sobre la base de la potestad reglamentaria, como de hecho ocurre en otros mercados, como el de los productos alimentarios, eléctricos, etcétera.

Con tal objeto, se propone derogar todos los artículos referentes a especificaciones técnicas, tales como el estado de los neumáticos **(artículo 64)**, sistema de frenos (**artículo 65**), sistema de frenos de bicicletas (**artículo 66**), freno vehículos a tracción animal (**artículo 67)**, focos y luces **(artículo 68**), color de las luces (**artículo 69**), color de las luces vehículos carga **(artículo 70)**, señalizadores **(artículo 75**) y aparato sonoro (**artículo 76).**

El **número 7**, reemplaza el inciso segundo del **artículo 71**, que prohibe el uso de cualquier foco o luz que conduzca a error. Dispone que sólo los vehículos de emergencia y los demás que determine el Reglamento podrán estar provistos de dispositivos luminosos fijos o giratorios, y su uso se sujetará a lo que el reglamento respectivo determine.

El **número 8**, reemplaza el **artículo 79** que señalaba los elementos con que debían estar provistos los vehículos motorizados, por otro que regula el uso del cinturón de seguridad y prohibe el traslado de menores de 6 años en el asiento delantero.

El **número 9** deroga el **artículo 80** que dicta normas relativas al espejo retrovisor, velocímetro y elementos reflectantes en pedales de bicicleta.

El **número 10** elimina en el inciso primero del **artículo 81** la frase relativa a la forma en que deberá estar colocado el tubo de escape.

El **número 11** sustituye el inciso segundo del **artículo 82** relativo a la carburación, anulando el certifica de revisión técnica y el de gases cuando un vehículo emite humo visible al ralentí o se constate que ha superado los índices respectivos. También señala que en estos casos podrá ser retirado de circulación y puesto a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados para ello, de los cuales podrá ser retirado con autorización del juez, quien la otorgará con objeto de que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado.

El **número 12**, deroga el **artículo 93**, que establece que los pasajeros no podrán subir o bajar de un vehículo en movimiento.

El **número 13** agrega tres incisos al **artículo 98** que señala el procedimiento a seguir cuando un vehículo es retirado de circulación por haber perdido sus condiciones de seguridad.

El **número 14** agrega dos incisos al **artículo 99**, relativo a las señales de tránsito en las vías públicas, tales como semáforos y otros, indicando que el cumplimiento de las normas técnicas se verificará según un procedimiento de certificación al que deberá ser sometido todo elemento que se comercialice en el país.

El **número 15** reemplaza el **artículo 101**, que establece que los conductores y peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito, señalando cuál prevalecerá, según el orden que indica, en caso de existir contradicción entre las mismas.

El **número 16**, sustituye el inciso segundo del **artículo 103** que prohibe los signos o demarcaciones en las vías públicas que se asemejen a las señales de tránsito y la instalación en las aceras y bermas de propaganda comercial, quioscos, vegetación u otros que impidan la plena visual sobre vehículos y peatones.

El **número 17** sustituye el **artículo 105,** estableciendo el retiro de señales no oficiales, barreras u otros que alteren la señalización oficial o que reduzca la visibilidad para conductores o peatones.

El **número 18** reemplaza el **artículo 108**, que obliga a los conductores a detener sus vehículos ante todos los cruces ferroviarios, por otro, que dispone que en los pasos a nivel provistos de barreras colocadas a cada lado de la línea férrea, la presencia o movimiento de estas barreras sobre la calle o camino significa que ningún usuario de la vía puede sobrepasar la vertical de la barrera más cercana.

El **número 19**, sustituye el **artículo 109**, definiendo el cruce ferroviario y obliga a la Dirección de Vialidad o a la Municipalidad a mantener la señal que indica la proximidad del cruce ferroviario.

El **número 20**, reemplaza el **artículo 110** sobre el significado de los colores de semáforos, palabras o signos, por otro que indica el significado de las luces no intermitentes: verde, roja, amarilla; luces intermitentes e indicadores de flecha verde y las luces de pista.

El **número 21**, reemplaza el **artículo 111**, que distingue entre semáforo de peatones o ciclistas e indica el significado de los colores.

El **número 22**, agrega un inciso final al **artículo 114**, que versa sobre el control que deberá tenerse sobre el vehículo sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de las normas de seguridad. El inciso que se agrega prohibe llevar abiertas las puertas del vehículo o abrirlas antes de su detención.

El **número 23,** agrega un inciso al **artículo 144** que regula el signo “Pare” y “Ceda el Paso” señalando que el conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con luz intermitente deberá reducir la velocidad hasta detenerse para continuar luego con la debida precaución.

El **número 24**, deroga el **artículo 149**, que norma la conducción a velocidad reducida de un vehículo en un cruce de calles o caminos, en una curva o al llegar a la cumbre de una cuesta, o en un camino angosto o sinuoso.

El **número 25**, reemplaza los números 1 y 2 del **artículo 150,** sobre límites de velocidad, estableciendo, en zonas urbanas, 30, 50 y 70 kilómetros por hora, según exista una pista en ambos sentidos, dos pistas en sentido único o tres o más pistas en sentido único, respectivamente; y, en zonas rurales, 100 kilómetros por hora en calzada pavimentada o 130 kilómetros por hora cuando ésta tenga dos o más pistas en sentido único; en otro tipo de calzada 80 kilómetros por hora; los camiones o buses no podrán circular a más de 90 kilómetros por hora.

El **número 26**, modifica el inciso primero del **artículo 151**, que faculta a las Municipalidades en las zonas urbanas y a la Dirección de Vialidad en las zonas rurales para aumentar o disminuir los límites de velocidad previo estudio elaborado de acuerdo a los criterios que contemple el Manual de Señalización de Tránsito para la determinación de las velocidades máximas.

El **número 27**, sustituye el **artículo 154**, sobre estacionamiento en los caminos rurales, prohibiéndolo. En caso de falla mecánica el vehículo deberá quedar con toda su estructura sobre la berma o próximo a la cuneta, con la señalización correspondiente, de modo que sea advertida por quienes circulen por el lugar.

El **número 28** deroga el **artículo 158** que faculta a las Municipalidades para establecer paraderos de taxi.

El **número 29**, modifica el Nº 8 del **artículo 160** que señala las distancias en que se prohibe estacionar, aumentándola a 15 metros de la puerta principal de la entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería. Además especifica que estas distancias se miden por el costado de la acerca correspondiente.

El **número 30**, intercala en el **artículo 161**, entre quienes están facultados para retirar vehículos abandonados, además de Carabineros e Inspectores Municipales, a los Inspectores fiscales.

El **número 31**, introduce dos enmiendas al **artículo 164:** a) Elimina el informe de Carabineros, para autorizar estacionamientos reservados por parte de las Municipalidades, y b) Agrega un inciso final que faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para dictar un reglamento, para que los municipios, previa licitación pública, procedan a otorgar los espacios de estacionamientos reservados para taxis, por un lapso no superior a 5 años.

El **número 32**, reemplaza el Nº 4 del **artículo 167**, que establece cómo debe hacerse el tránsito de los peatones: pasar las calzadas en los cruces y por los pasos para peatones y, en los demás casos, cuando no circulen vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad.

Asimismo, este numeral deroga los Nºs. 5 y 9 de este artículo sobre cruce de calzada en los caminos rurales y subida y bajada de vehículos en movimiento.

El **número 33**, agrega un inciso final al **artículo 169**, que señala que los Alcaldes no podrán autorizar actividades deportivas en la vía pública, sin previo informe escrito de Carabineros; disponiendo en el caso que la actividad incluya más de una provincia, que la autorización será otorgada por los Seremis de Transportes y Telecomunicaciones que corresponda.

El **número 34,** deroga el Nº 18 del **artículo 172** que establece como presunción de responsabilidad del conductor, en los accidentes de tránsito, no detenerse antes de ingresar a un cruce ferroviario.

El **número 35**, agrega un inciso final al **artículo 174** estableciendo que la responsabilidad civil del propietario del vehículo será del arrendatario del mismo, cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra.

El **número 36**, modifica el **artículo 181** que establece que Carabineros retirará la licencia, permiso o documentos para

conducir a los infractores y los enviará, junto con la denuncia al Tribunal que corresponda, agregando que, además, en lo previsto en el inciso final del artículo 198, se notificará por carta certificada al propietario del vehículo al domicilio indicado en el Registro de Vehículos Motorizados o en el permiso de circulación. Y que se presumirá la responsabilidad del propietario que no concurriere a la audiencia para la cual fue citado.

El inciso final del artículo 198 se refiere a los casos de infracciones por conducir un vehículo sin placa patente (Nº 6), con sus sistemas de dirección o frenos deficientes (Nº 17), neumáticos en mal estado (Nº 19), infringiendo normas contaminación ambiental (Nº 22), rechazado en las revisiones de reglamento (Nº 25), sin tacógrafo (N º 28) y sin revisión técnica. Señala dicho inciso que se notificará por carta certificada al propietario del vehículo y se presumirá su responsabilidad si no concurre a la audiencia para la cual fue citado.

Al conductor del vehículo destinado al transporte público de pasajeros o de carga que no fuere dueño, no se le aplicará pena alguna y no se efectuará anotación en su hoja del Registro Nacional de Conductores y las penas se aplicarán al propietario del vehículo.

El **número 37**, agrega un inciso segundo nuevo, al **artículo 183** que establece que en todo accidente de tránsito en que se produzcan lesiones, el conductor que participe en los hechos deberá prestar ayuda y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata, El incumplimiento de estas obligaciones podrá ser sancionado con la cancelación de la licencia de conducir y con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo, salvo lesiones leves.

El **número 38**, agrega al **artículo 186**, en relación con las Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes de Tránsito, que los informes, denuncias, constancias u otras informaciones relativas a accidentes de tránsito serán públicas. Sanciona, además, la entrega de información falsa con la cancelación de las licencias de conducir y señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará las normas para que las compañías de seguros provean de información periódica a la Superintendencia de Valores y Seguros sobre siniestros asociados a vehículos.

El **número 39** deroga el inciso final del **artículo 187**, que obliga al dueño de un garage a dar cuenta a Carabineros, dentro de las 24 horas de haber recibido un vehículo que muestre haber sufrido un accidente.

El **número 40**, modifica el **artículo 191** liberando al conductor que, sin haber participado en un accidente y que recogiere a los

heridos y los llevare a una Posta de Primeros Auxilios, dejando en ésta sus datos, de concurrir a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima.

El **número 41**, introduce diversas enmiendas formales al **artículo 196** y agrega una letra h) nueva, que sanciona con presidio menor en su grado medio a máximo y, en su caso, con la suspensión de la licencia de conductor o inhabilidad para obtenerla, hasta por 5 años, al que falsifique o adultere un certificado de revisión técnica o de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio, También se aplicarán estas penas al responsable de la circulación de un vehículo con permiso de circulación, certificado de seguro automotor o revisión técnica, falsos, adulterados o utilizando placa patente falsa, adulterada o de otro vehículo.

El **número 42** introduce una enmienda formal al **artículo 196B.**

El **número 43** reemplaza el epígrafe “De las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves y su penalidad” por “De las infracciones o contravenciones”.

El **número 44** introduce diversas enmiendas al **artículo 197**, que señala las infracciones gravísimas. Incorpora como infracción gravísima el no respetar las señales de un cruce ferroviario, conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida en el artículo 150, o a la que hubiere sido aumentada y sobrepasar la línea continua, adelantar por la berma o por donde la demarcación o las señales lo prohiban o cuando se atraviesa un puente, viaducto, túnel, cima de una cuesta o gradiente o en curva.

El **número 45** modifica el **artículo 198**, que señala las infracciones graves, estableciendo como tal, el infringir lo dispuesto en el artículo 79 que sanciona el no uso del cinturón de seguridad y el transportar a menores de 6 años en los asientos delanteros, conducir un vehículo cuya placa patente haya sido intencionalmente ocultada; conducir sin revisión técnica o infringiendo normas sobre contaminación ambiental, usar ilícitamente una pista “sólo bus”, “no bus”, o usar elementos que sirvan para evadir los aparatos de control de velocidad utilizados por Carabineros, arrojar cigarrillos u otros elementos encendidos. Finalmente, se sanciona al propietario de un vehículo de transporte público de pasajeros o de transporte de carga por los desperfectos del vehículo, tales como, neumáticos, frenos, carburación, o luces, en mal estado.

El **número 46** modifica el **artículo 199** que señala las infracciones menos graves, suprimiendo el cruzar cualquier vía o calle

fuera del paso para peatones y agrega como infracción menos grave el botar residuos, objetos o sustancias.

El **número 47** agrega, en el **artículo 201** que establece la escala de multas, un inciso final que sanciona con multa de 5 utm. a quien arroje desperdicios desde un vehículo.

El **número 48** modifica el **artículo 205**, agregándole que los gallardetes, banderines y otros elementos que se usen en contravención a esta ley y los taxímetros que se usen adulterados caerán en comiso y serán destruidos.

El **número 49** elimina el inciso final del **artículo 208** que establece que los plazos de suspensión de las licencias se contarán desde que se cometieron las infracciones.

El **número 50** intercala, a continuación del **artículo 219,** el siguiente Título XIX, nuevo, “De los vehículos considerados como antiguos o históricos”, conformado por los artículos 220 a 224, nuevos, pasando los actuales artículos 220 y 221 a ser artículos 225 y 226, respectivamente.

El nuevo artículo 220 señala que los vehículos de 50 o más años de antigüedad serán considerados antiguos o históricos.

El artículo 221 señala que dichos vehículos sólo deberán cumplir con las características mecánicas y técnicas originales del vehículo.

El artículo 222, entrega a una institución privada, sin fines de lucro, que tenga entre sus objetivos fomentar la conservación de vehículos de colección, su reconocimiento como tales.

El artículo 223 faculta a dicha institución para darles el reconocimiento de históricos a vehículos que tengan menos de 50 años de antigüedad que por su singular interés deban ser así considerados.

Finalmente, el artículo 224 regula el certificado de revisión técnica de estos vehículos que será otorgado por la institución antes señalada.

El **artículo 2º,** del proyecto de ley de la H. Cámara de Diputados, deroga el artículo1º de la ley Nº 13.937, que establece que los propietarios de los inmuebles o sitios eriazos que hagan esquina dentro de los límites urbanos de su comuna deberán mantener los letreros sobre señalización de tránsito.

El **artículo 3º** del proyecto de ley en estudio modifica el artículo 492 del Código Penal, relativo a la responsabilidad de los conductores por los accidentes que ocurran en las esquinas.

Materias que aborda el proyecto:

---fotoradares o equipos de registro de infracciones

En lo que dice relación con este tema, hay que tener presente la ley Nº 19.676, publicada en el Diario Oficial de 29 de Mayo de 2000, que modificó el artículo 4º de la Ley de Tránsito, mediante la incorporación de siete incisos que regulan esta materia.

Dichas enmiendas disponen que Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales, para supervigilar el cumplimiento de las disposiciones del tránsito, podrán operar directamente, sea en forma próxima o a distancia, equipos de registro de infracciones que podrán consistir en películas cinematográficas, fotográficas, fonográficas u otras formas de reproducción de la imagen y del sonido y, en general, medios aptos para producir fe. Las normas de tránsito cuyo cumplimiento se fiscalice mediante el uso de estos equipos deberán estar señalizadas de acuerdo al Manual de Señalización de Tránsito, las que advertirán con claridad y en forma oportuna a los conductores los sectores en que se usan estos equipos.

Para la utilización de los equipos de registro de infracciones de propiedad de particulares deberán celebrarse contratos con éstos luego de licitación pública prohibiéndose la estipulación de la obtención de un número mínimo de películas, fotografías u otros de los elementos probatorios a que se alude anteriormente, durante un período determinado o la presentación de alguna cantidad de denuncias.

El Reglamento que dicte el Ministerio de Transportes contemplará los estándares técnicos de los equipos y establecerá las condiciones en que han de ser usados para que los elementos de prueba que de ellos provengan puedan servir de base para denunciar infracciones o contravenciones, adoptándose medidas tendientes a asegurar el respeto y protección a la vida privada.

El juez de policía local sólo admitirá a tramitación la denuncia basada en estos medios probatorios siempre que éstos provengan de Carabineros, inspectores fiscales o municipales que hayan utilizado el equipo de registro de infracciones con sujeción al reglamento.

Finalmente, se establece un plazo de prescripción de 45 días contados desde la fecha en que se cometió la infracción y aquella en que se notificó la citación al juzgado, no pudiendo continuarse el procedimiento y archivándose los antecedentes pasado dicho plazo.

- <u>Límites de velocidad</u>.

El proyecto aprobado por la H. Cámara de Diputados consideró conveniente revisar el tema de las velocidades máximas señaladas por ley, las que rigen a falta de señalización que las modifiquen. A tal objeto, se ha estimado conveniente desagregar, en el mayor número de situaciones posibles, los límites de velocidad convencionales, estableciéndose límites diferentes según las características de las vías. Así, en una vía de una sola pista con tránsito bidireccional (como un pasaje), se ha estimado que la velocidad máxima, a falta de señalización explícita, debe ser de 30 kilómetros por hora; en una o dos pistas, en sentido único, 50 kilómetros por hora y en tres o más pistas, en sentido único, 70 kilómetros por hora. En el caso de las vías rurales, se mantiene el límite de 100 kilómetros por hora en calzadas pavimentadas. Sin embargo, cuando se trate de una vía rural con calzada pavimentada de dos o más pistas en sentido único, el límite de velocidad <u>para automóviles</u> será de 130 kilómetros por hora.

En todo caso, se estimó fijar en 90 kilómetros por hora la velocidad máxima para camiones y buses.

Con las modificaciones propuestas se disminuirá la necesidad de instalar señales que modifiquen las velocidades máximas establecidas por la ley.

En lo que se refiere a este tema, ha de tenerse presente, que la ley Nº 19.676, publicada en el Diario Oficial el 29 de Mayo del 2000, modificó el artículo 151 de la Ley de Tránsito estableciendo que las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en las zonas rurales , en casos excepcionales, por razones fundadas y previo estudio elaborado de acuerdo a los criterios que contempla el Manual de Señalización de Tránsito para la determinación de las velocidades máximas, podrán aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en la ley, para una determinada vía o parte de ésta.

Finalmente, el artículo 2º transitorio de dicha ley, dispuso que las modificaciones a los límites de velocidad, establecidos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, deberán justificarse, dentro de seis meses, por medio de un estudio elaborado de acuerdo a los criterios que contempla el Manual de Señalización de Tránsito en su Capítulo VIII, “Definición de Velocidades Máximas”. Vencido dicho plazo, los respectivos

aumentos o disminuciones en el límite de velocidad quedarán sin efecto por el solo ministerio de la ley, y deberán retirarse las correspondientes señales que se encuentren instaladas en la vía.

- participación en accidentes de tránsito;

El artículo 183 de la ley de Tránsito obliga a los que participan en un accidente de tránsito a dar cuenta de lo sucedido a la autoridad policial más próxima. Por su parte, el artículo 173 presume culpable al conductor que abandona el lugar del accidente. Dicha fuga es particularmente grave por dos razones. Primero, porque en el caso de los conductores que manejan bajo la influencia del alcohol, se impide la realización del examen de alcoholemia. Segundo, en el caso de los accidentes de tránsito de los que resultan personas lesionadas, no sólo se priva a las víctimas del auxilio inmediato que se les pueda brindar, sino que, además, las privan de la asistencia que cubre el seguro automotor obligatorio, el que únicamente se puede hacer efectivo si se identifica al vehículo participante. Esta situación actual hace que al conductor le "convenga" huir del lugar del accidente.

La fuga del lugar del accidente está penada en la legislación solamente con una presunción de culpabilidad, por lo que admite prueba en contrario.

El proyecto propone que la persona que adopte la conducta de abandonar a un lesionado en un accidente carece de toda idoneidad moral para conducir un vehículo, por lo que corresponde cancelarle la licencia de conducir. Además, en el caso de que se produzcan lesiones, se configuraría un delito, salvo que las lesiones tengan el carácter de leves.

- **subida y bajada de vehículos**;

La ley de Tránsito contiene diversas normas relativas a la subida a los vehículos y a la bajada desde ellos, así como al uso de las puertas. En la actualidad, algunas de estas normas se encuentran en contradicción entre sí o resultan inconvenientes. Así es como la ley prohibe a los pasajeros de vehículos de locomoción colectiva subir o bajar de un vehículo en movimiento, maniobra que es legalmente imposible, dado que la misma ley exige que dichos vehículos circulen con las puertas cerradas. Todo esto trae como consecuencia que la eventual caída de un pasajero le es imputable a él mismo y no, como debería ser, al operador del vehículo que no cumple la obligación legal, con lo cual se permite que éste

evada su responsabilidad por este tipo de accidentes. Ello se traduce en alrededor de 1.400 accidentes al año, con heridos a consecuencia de las caídas.

- <u>autorización de actividades deportivas en la vía pública</u>;

El artículo 169 de la ley de Tránsito señala que la autorización de actividades deportivas en la vía pública le corresponde a los alcaldes. Dicho precepto no reconoce la dificultad que representan aquellas competencias que transcurren por vías sujetas a la tuición de más de un municipio, caso en el cual se encuentran competencias importantes como las de ciclismo, las que, en su desarrollo, suelen incluir decenas de comunas, con los consiguientes problemas de organización y control. Por lo tanto, se propone que, en aquellos casos en que la actividad deportiva incluya más de una provincia, la autorización le corresponda otorgarla al Secretario Regional Ministerial de Transportes respectivo y, en el caso de que esa actividad abarque varias Regiones, dichos funcionarios deberán coordinarse entre sí.

- <u>señalizaciones de tránsito</u>;

El artículo 99 de la ley de Tránsito establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones definirá la normativa relativa a la señalización de tránsito, aspecto que ya fue cumplido al dictarse la norma reglamentaria correspondiente. El proyecto propone complementar el mencionado artículo, disponiendo un proceso de certificación de señales, semáforos, controladores de semáforos, equipos de protección de cruces ferroviarios, en suma, de todos los elementos importantes para la seguridad del tránsito vehicular y peatonal. El proveedor que deje de cumplir esta norma se expondrá a que se le cancele la certificación. Complementariamente, se establecen penas por proveer o instalar dispositivos de control de tránsito que no sean de tipo certificado.

Además, se propone una norma explícita para impedir la instalación de señales de prohibición que sólo repitan normas de la ley. Un caso común es el de las señales "No estacionar", que algunos municipios se ven obligados a instalar al lado izquierdo de la calzada (donde la ley prohibe expresamente estacionar. La existencia de tales señales ha constituido un motivo permanente de disputa, dado que su instalación induce a creer que, en la manzana siguiente, en que no se instaló la señal, es legal estacionar al lado izquierdo.

La ley de Tránsito comprende entre sus preceptos normas rudimentarias relativas a la obligatoriedad y precedencia de las señales (artículo 101), sin que se reconozca explícitamente la importancia de la demarcación como medio de control de tránsito. Para corregir dicho problema, se propone señalar el orden en que deben ser consideradas las señales o indicaciones, introduciéndose en dicho ordenamiento las señales o indicaciones que efectúa el personal de Bomberos para controlar el área adyacente a un siniestro.

Se innova en el sentido de permitir que el Departamento de Tránsito correspondiente, o la Dirección de Vialidad, en su caso, autoricen a particulares a instalar señalización o barreras, como es el caso de las compañías de servicios que habitualmente efectúan labores de mantención (telefónicas, de gas, sanitarias, etc.). Ello implicará que los municipios establezcan condiciones específicas para realizar dichas labores.

- línea de detención de vehículos;

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

Otro aspecto que hace necesario actualizar la definición proviene del significativo progreso en las normas de diseño de infraestructura, tanto en el sector urbano como en carreteras. Ello ha permitido introducir las pistas exclusivas de viraje a la izquierda localizadas sobre los bandejones centrales. Dicha modalidad de operación hace preciso establecer líneas de detención de vehículos sobre dichos bandejones, muchas veces en áreas donde no se permite el tránsito de peatones.

La modificación propuesta no altera las condiciones de operación de los pasos para peatones, dado que el artículo 167, Nº8, determina que los peatones tienen derecho preferente de paso.

- indicaciones de semáforos;

La ley de Tránsito define, en los artículos 110 y siguientes, el significado de las diversas indicaciones de los semáforos. Esa lista es incompleta, ya que no considera adecuadamente las indicaciones para peatones ni biciclos. Pero, lo que es peor, contiene diversas definiciones que se contraponen directamente con los tratados internacionales suscritos por el país, específicamente con la Convención Internacional de Señalización Vial, de Viena, publicada en el Diario Oficial el día 24 de marzo de 1975, la que, por ende, rige como ley de la República.

El proyecto de ley propone coordinar la ley de Tránsito con las normas del tratado y, adicionalmente, eliminar de la ley de Tránsito algunos conceptos riesgosos, como la norma referente a luz roja y flecha verde, cuya redacción permite que el semáforo señale simultáneamente dicha indicación, dando derecho de paso a movimientos conflictivos, situación de extrema peligrosidad.

-**revisión técnica de vehículos**

Se planteó que el Gobierno advierte con preocupación los elevados índices de accidentes de tránsito que se producen en calles y caminos. Se puede constatar a diario que los vehículos que circulan no cumplen con seguridad establecidas. Comúnmente, los vehículos presentan desperfectos en las indicaciones de viraje, por carecer de focos u otros defectos que son de fácil percepción.

Con el fin de progresar en el control de dicho problema, el artículo 98 de la ley de Tránsito dispone que "los vehículos que hayan perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación...". Este precepto, en apariencia, parece muy riguroso, pero en la práctica no es tal, por cuanto no existe dotación policial suficiente para retirar los vehículos de la vía pública y trasladarlos a recintos municipales, los que, habitualmente, tampoco poseen la capacidad necesaria para recibir una masiva cantidad de vehículos. Incluso, numerosas comunas carecen de dichos recintos. Adicionalmente, hay casos en que la autoridad puede permitir que el vehículo prosiga su marcha sin detrimento de la seguridad pública, por ejemplo, cuando le falte un foco, siendo de día, o se le detecte un nivel de emisión de contaminantes superior al normal. En tales casos, es más apropiado anular la revisión técnica, con lo cual se obliga al propietario a reparar el estropicio y a demostrarlo concurriendo a obtener un nuevo certificado. Cabe señalar que, ante la imposibilidad física de retirar los vehículos con desperfectos, Carabineros procede a cursar una infracción por mal estado mecánico, lo cual no garantiza que el vehículo sea efectivamente reparado.

La modificación legal que se propone posibilitará, además, revisar el decreto que fija el calendario de revisiones técnicas, de tal forma que los vehículos más nuevos sean examinados en intervalos mayores, con lo cual se enmienda la verdadera anomalía que representa que esos vehículos sean revisados actualmente con la misma periodicidad que aquellos con más años de uso o en peores condiciones mecánicas. Tal situación no es posible en la actualidad, dado que, al no poderse anular la revisión técnica de los vehículos con desperfectos visibles, queda la revisión anual como única opción práctica para corregir tal problema. Así, el costo privado que representa la revisión técnica, constituido tanto por el pago de la

revisión misma como por el tiempo necesario para hacerla, dejará de estar asignado en forma similar a todos los propietarios, con lo cual se grava más a quienes mantienen sus vehículos en peores condiciones. Con la enmienda propuesta, el tratamiento de la situación comenzará a ser más equitativo.

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

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

Finalmente, se establece un procedimiento para que los vehículos sin su revisión técnica al día puedan circular, sólo para dirigirse a obtener dicha revisión. De esta forma, se termina con un vacío legal existente en la actual ley de Tránsito.

- responsabilidad del propietario por mal estado del vehículo;

El artículo 198 establece los casos de infracciones o contravenciones graves. En los casos de infracciones que dicen relación a características técnicas del vehículo derivadas de la falta de mantenimiento, si ellas son cometidas por un conductor de un vehículo destinado al transporte público de pasajeros o al transporte de carga y que no fuere el dueño, actualmente se le aplica solamente la pena correspondiente a una infracción leve y no se anota en el Registro Nacional de Conductores.

El proyecto propone que, en esos casos, no se le aplique pena alguna al conductor y no se anote en el Registro señalado. Y se añade en la norma propuesta que las penas correspondientes a esas infracciones sean de cargo del propietario del vehículo.

Consecuentemente, en el artículo 181 se propone agregar un precepto en virtud del cual estas infracciones se notifiquen por carta certificada al propietario del vehículo al domicilio registrado en el Registro de Vehículos Motorizados o en el permiso de circulación y se presuma la responsabilidad del propietario que no concurriere a la audiencia para la cual fuere citado.

- paso de peatones;

Existen muchos sitios en los que, ya sea por problemas de diseño de la vía o por los niveles de flujo vehicular y peatonal, el cruce de la calzada no se efectúa en condiciones adecuadas de seguridad y no es posible proveer un lugar alternativo para el paso de peatones. En estas circunstancias, es necesario introducir facilidades peatonales explícitas, como los "cruces de cebra", a fin de proveer de prioridad al peatón sobre otros usuarios de la vía, especialmente los vehículos motorizados.

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

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

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

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

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

- <u>publicidad de los informes de accidentes</u>;

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

Los más diversos países del mundo se han preocupado de que la información recopilada con motivo de las investigaciones legales de los accidentes esté disponible directamente para ser utilizada por los municipios y por los grupos de investigación, como forma de eliminar el problema de la inseguridad vial y como manera de efectuar investigaciones sobre tendencias y eficacia de la normativa técnica basada en el análisis estadístico de centenares de casos.

En ese sentido, también es necesario precaver que la información de siniestros que reúnen las compañías de seguros

también esté disponible, por la vía de la superintendencia respectiva, para ser utilizada en los trabajos de investigación de accidentes, dado que solamente por dicha vía es posible analizar si determinados modelos de vehículos presentan tasas excesivas de siniestros, para así estar en condiciones de tomar las medidas que tiendan a corregir el problema. En igual forma, se procede en el caso de los antecedentes de revisiones técnicas.

Finalmente, es necesario valorizar la opción de conciliación en caso de accidentes, posibilitada por el artículo 184 de la ley, interesante precepto que permite disminuir el trabajo de los tribunales mediante un acuerdo informal entre los afectados. Dicha opción ve reducida su eficacia por la nula penalización existente para quienes falsean los hechos, lo cual tiene como consecuencia lógica que el caso deba seguir una lenta tramitación en los tribunales, ante los cuales el afectado debe asumir el peso de la prueba para intentar que se restablezcan apropiadamente los hechos básicos del accidente. Una conducta de tal gravedad es penalizada explícitamente en los más diversos países. Ello refleja la necesidad de penalizar adecuadamente la conducta, precisamente como forma de reprimir su ocurrencia. A dicho efecto, se propone indicar al tribunal que, como parte de la sentencia, se analicen las declaraciones prestadas, incluso la proporcionada a Carabineros, y se determine si en alguna de ellas se señalan aspectos que se han demostrado como falsos. Si así ocurriese, se deberá cancelar la licencia de conducir, por ser dicha conducta una manifestación concreta de falta de idoneidad moral para conducir, cancelación que, por las normas generales de la ley de Tránsito, es, en realidad, una suspensión por dos años.

- <u>infracciones y contravenciones</u>;

Se ha considerado apropiado considerar como infracciones o contravenciones a una serie de conductas aptas para producir accidentes de tránsito u otro tipo de daños.

En el artículo 197 se incorpora como infracción gravísima la de sobrepasar la línea continua, adelantar por la berma o por donde la demarcación o las señales lo prohiban.

En el artículo 198, se incorporan las siguientes infracciones o contravenciones graves:

- adelantar a otro vehículo cuando no esté permitido,

- conducir un vehículo con la placa patente intencionalmente ocultada,
- conducir un vehículo sin revisión técnica vigente o infringiendo las normas sobre contaminación ambiental,
- usar ilícitamente una pista “sólo bus”,
- usar ilícitamente una pista “no bus”,
- usar cualquier tipo de elementos que sirvan para detectar los aparatos de control de velocidad utilizados por Carabineros,
- transitar, sin estar legalmente exceptuados, por una zona urbana restringida por razones de contaminación ambiental,
- circular por la mitad izquierda de la calzada,
- arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos.

En el artículo 199, se incorpora como infracción menos grave la de botar o abandonar residuos, objetos o sustancias.

- <u>delitos y cuasidelitos</u>;

La Comisión aprobó incorporar como tipo penal, con pena de presidio menor en sus grados medio a máximo, la falsificación o adulteración de un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio, así como la utilización de tales documentos, a sabiendas de su carácter de falsos o adulterados, y la posesión de formularios para extenderlos sin tener título para ello.

- <u>estacionamientos reservados y paraderos de taxis</u>;

La ley Nº18.290, en su artículo 158, otorga a las municipalidades la facultad de autorizar paraderos de taxis, los que son definidos como de libre acceso, con lo cual dicho precepto asocia implícitamente a tales paraderos la definición económica de bien libre. Dicha situación, que puede haber sido cierta alguna vez o actualmente en algunos lugares en los cuales las posibilidades de estacionar exceden el número de vehículos, deja de tener validez, dado el significativo aumento de vehículos, con lo que los espacios de estacionamiento para taxis han pasado a ser un recurso escaso.

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

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

Para aplicar tal medida, propone retirar de la ley el concepto de "paraderos de taxis", mediante la derogación del artículo 158, los que pasarán a otorgarse por las municipalidades, mediante licitaciones públicas.

Además, se considera apropiado establecer un régimen especial de estacionamientos reservados para los recintos militares, policiales y de Gendarmería de Chile, en relación con los lugares de acceso principal a tales recintos y no referido al perímetro de todo el recinto (lo cual muchas veces representa decenas de kilómetros). Ciertamente, existirán ocasiones en que, por razones de seguridad, se deberá limitar el estacionamiento en algunas áreas, pero se ha estimado más apropiado que dichas restricciones sean establecidas de acuerdo con el régimen general contenido en el artículo 163 de la ley de Tránsito. Por otra parte, se aclara que las distancias de que trata este artículo son medidas por el costado correspondiente al ingreso principal a los recintos.

- **estacionamientos en caminos y vías rurales**;

Es una materia de relevancia para evitar los accidentes de tránsito, particularmente en zonas rurales.

La ley de Tránsito dice que, en las vías rurales, el estacionamiento debe hacerse con toda la estructura del vehículo sobre la berma, si la hubiere. Si no hay berma, debe hacerse al costado derecho, lo más cerca posible de la cuneta. Es una norma que permite estacionar y exige hacerlo con cuidado.

La norma propuesta en el proyecto cambia sustancialmente. En primer lugar, comienza con una prohibición: “Prohíbese el estacionamiento en los caminos o vías rurales”. En segundo lugar, como excepción, sólo puede hacerse por emergencia o falla mecánica. En tercer lugar, exige dejar siempre la debida señalización, de modo que la presencia del vehículo estacionado o detenido sea debidamente advertida por quienes circulen por el lugar.

Esta norma servirá para corregir la situación actual, en la que las bermas de los caminos son utilizadas para estacionar

vehículos, en circunstancias que su finalidad es permitir la detención en casos de emergencia.

La gran mayoría de los caminos rurales que han sido pavimentados no contemplan paraderos, por lo que los buses que por ellos circulan se detienen en la carretera para tomar o dejar pasajeros, o usan parte de la berma, dejando una parte de la estructura del vehículo sobre la calzada, lo cual ha provocado graves accidentes de tránsito, con resultados de muerte.

- cruces ferroviarios;

El artículo 108 de la ley de Tránsito obliga a los conductores a detener sus vehículos ante todos los cruces ferroviarios. Dicho precepto no reconoce los importantes progresos obtenidos en la señalización automática de cruces. Actualmente, es posible instalar equipos de señalización que evitan que los conductores deban tomar decisiones a este respecto, lo que, además de reducir las detenciones innecesarias, se traduce en mejoras en las condiciones de seguridad.

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

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

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

- <u>vehículos antiguos o de colección</u>;

Se incorpora un título nuevo, al final de la ley de Tránsito, para reconocer a los vehículos antiguos, históricos o de colección y conferirles un estatuto especial.

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 "rallies" en Argentina, en Alemania, y en otros países. Sin embargo en Chile, en la práctica, se prohibe su circulación, porque carecen de muchos elementos técnicos exigidos por los reglamentos y no pueden obtener certificados de revisión técnica.

Para solucionar esos problemas y para liberar al Fisco de la incomodidad de tener que registrarlos para los efectos del pago de los permisos de circulación, se propone crear este título y considerar como históricos o antiguos a los vehículos que tengan cincuenta o más años de antigüedad y a los de menor data que sean declarados como tales por características especiales.

Entre otras cosas, la normativa persigue evitar que se les instalen instrumentos técnicos modernos, como una tercera luz de freno, a fin de mantener el modelo y no disminuir el valor histórico del vehículo, como, asimismo, eximirlos de la obligación de concurrir a las plantas de revisión técnica.

Todo el articulado propuesto es una forma de reconocer esta especie de "museología", que hasta hoy ha enfrentado dificultades.

- <u>visibilidad en calles y vías</u>.

La ley dice que no podrán "<u>instalarse</u>" quioscos, casetas, etcétera, en las esquinas, con el fin de no afectar la perfecta visibilidad. Sin embargo, se ha entendido que lo que ya está instalado no puede verse afectado por esa norma, puesto que lo que prohibe es la instalación. Por eso, además de la instalación, se propone prohibir también la "<u>mantención</u>" de esos elementos, con lo que los quioscos o las casetas existentes podrán ser retirados o instalados en otra parte de la acera.

Por otra parte, la norma vigente habla de 20 metros contados desde "<u>la esquina</u>". Sin embargo, el concepto "esquina" no está definido en la ley de Tránsito, por lo que se propone que los 20 metros se midan desde "<u>el punto determinado por la intersección de las</u>

prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen".

En tercer lugar, se ha incorporado el vocablo "vegetación", que no está reconocido en la ley como elemento que dificulta la visibilidad, pero que existe en la práctica y puede ser causa de serios accidentes.

Cabe hacer presente que la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito realizó una campaña de detección de obstáculos visuales en todo el país. Las aberraciones descubiertas fueron miles. La modificación persigue procurarse un instrumento legal para corregir esos errores.

- - - - -

DISCUSION GENERAL

Durante la discusión general del proyecto de ley en estudio, la Comisión escuchó al entonces señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Claudio Hohmann, quien reiteró los planteamientos del Mensaje.

Expresó que este proyecto de ley tiene por objeto actualizar la Ley de Tránsito vigente, mediante la introducción de enmiendas que redefinen algunos conceptos y modifican otros, con el propósito de incentivar la seguridad en el tránsito.

A su vez, los señores Senadores miembros de la Comisión coincidieron en estimar que la Ley de Tránsito tiene el carácter de un Reglamento más que el de una ley, que es menester dictar una ley marco y entregar las potestades correspondientes a las distintas autoridades. Señalaron que habría que buscar una fórmula con la finalidad de delegar algunas materias en las autoridades competentes con la limitación de fijar sanciones.

El señor Ministro se hizo cargo del carácter reglamentario de la Ley de Tránsito pero, indicó, que los decretos no tienen la fuerza de la ley. Coincide en que la ley es un reglamento que se está constantemente modificando, destacando los vacíos que se producen por esta razón, señalando como ejemplo, las licencias de conductor profesionales y sus requisitos.

Al mismo tiempo destacó la importancia que reviste el que la fiscalización se oriente hacia la seguridad en el tránsito.

Reseñó los propósitos específicos de este proyecto de ley y agregó que las enmiendas recogen la experiencia acumulada por especialistas en la aplicación de esta ley, tales como ingenieros en transporte, Ministerio de Justicia, Carabineros de Chile, Municipalidades, Automóvil Club de Chile y la Asociación Nacional de Jueces y Secretarios Abogados de Policía Local.

Además, manifestó, se impartieron instrucciones a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transporte sobre la necesidad de recabar información acerca de los problemas que se producen con la aplicación de la actual Ley de Tránsito. Como fruto de dicho esfuerzo, se recopilaron opiniones tanto de particulares como de organizaciones, las que se consideraron para analizar los diferentes temas, los cuales fueron sometidos a la consideración de una comisión técnica formada para tal efecto e integrada por las personas anteriormente señaladas.

Indicó que el procedimiento seguido, para la elaboración de este proyecto de ley, junto con cautelar la necesaria participación de la comunidad, cuenta con la rigurosidad técnica que debe tener una ley que, más allá de ser conocida como Ley de Tránsito, reviste importancia para mejorar las condiciones de seguridad vial, aspecto en el cual nuestro país ostenta, ciertamente, un triste récord.

Finalmente, destacó que, para una mejor comprensión del proyecto, las modificaciones planteadas se encuentran divididas en acápites agrupados por materia, aun cuando la parte normativa se presenta en orden correlativo, de acuerdo con el articulado de la ley vigente.

\- - - - -

En mérito a lo anteriormente expuesto y teniendo principalmente en consideración los diversos antecedentes proporcionados a la Comisión, los que fueron debidamente ponderados por ésta y sirvieron de base para formar su opinión, se procedió a votar la idea de legislar.

Sometido a votación general el proyecto de ley, fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros de vuestra Comisión, HH. Senadores señores Cordero, Fernández, Lagos, Muñoz Barra y Páez.

\- - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general, el proyecto de ley despachado por la H. Cámara de Diputados, que consta en el Oficio Nº 2469, de 3 de Agosto de 1999, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

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

1) En el artículo 2º:

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

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

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

"Pista "no bus": espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de vehículos particulares. Dicho espacio será el resto de la calzada donde se establezcan una o más pistas "sólo bus". Podrá ser utilizada por vehículos de locomoción colectiva sólo para acceder a una propiedad aledaña, para virar o, excepcionalmente, por motivos de emergencia;".

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

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

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

c) Sustitúyese la definición "Paso para peatones", por la siguiente:

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

2) En el artículo 4°:

a) Agrégase, a continuación del punto seguido (.) que pasa a ser coma (,) lo siguiente: "para cuyo efecto podrán utilizar, entre otros, medios fotográficos, debiendo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regular, en un plazo no superior a 90 días, los procedimientos y utilización de los equipos respectivos.".

b) Sustitúyese la frase final "al Juzgado del Trabajo correspondiente.", por "a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.".

3) En el inciso cuarto del artículo 34, intercálase, entre la palabra "parcial" y el punto (.) que la sigue, la siguiente frase: "o la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario".

4) En el inciso segundo del artículo 35, intercálase, entre las palabras "los" y "gravámenes", la expresión "arrendamientos con opción de compra,".

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

"Con todo, les serán aplicables las normas relativas al dominio, al registro, a la patente única y al certificado de inscripción de vehículos motorizados de esta ley, así como las referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueren pertinentes, según su capacidad de carga y su especialidad.".

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

7) Reemplázase el inciso segundo del artículo 71, por el siguiente:

"Sólo los vehículos de emergencia y los demás que determine el reglamento que se dicte podrán o deberán estar provistos de dispositivos luminosos, fijos o giratorios, y su uso se sujetará a lo que el reglamento respectivo determine.".

8) Reemplázase el artículo 79 por el siguiente:

"Artículo 79.- El uso del cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros y de todo otro asiento en que dicho cinturón esté instalado, en automóviles, camionetas, camiones, buses y similares.

Los vehículos de transporte escolar deberán tener cinturón de seguridad para cada pasajero y su uso será obligatorio.

Se prohíbe el traslado de menores de seis años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple y de cabina y media. Recaerá en el conductor la responsabilidad del cumplimiento de esta norma.

Los conductores serán responsables, asimismo, del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de seis años que viajen en los asientos traseros de los vehículos.".

9) Derógase el artículo 80.

10) Elimínase, en el inciso primero del artículo 81, la siguiente frase final: "El tubo de escape no deberá sobresalir de la parte trasera de la estructura del vehículo y permitirá el escape del gas sólo en forma paralela a la calzada.".

11) Sustitúyese el inciso segundo del el artículo 82, por el siguiente:

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

12) Derógase el artículo 93.

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

"Cuando se considere que el vehículo puede proseguir su marcha, se anulará el certificado de revisión técnica y el de gases, mediante una anotación en su reverso, con indicación de fecha y

hora, lo que solamente habilitará para conducir el vehículo a su destino más inmediato.

Sólo será válido para conducir el certificado original de revisión técnica y el de gases.

En los casos en que se necesite conducir un vehículo sin su revisión técnica vigente hacia un taller o planta revisora, se procederá a efectuar dicho traslado por la ruta más corta hacia la planta de revisión técnica más cercana.".

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

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

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

15) Reemplázase el artículo 101, por el siguiente:

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

1. Señales u órdenes de un carabinero;

2. Señales u órdenes del personal de bomberos, en sitio de siniestro, quienes podrán denunciar la o las infracciones;

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

4. Semáforos o elementos de control de cruces ferroviarios;

5. Señales verticales, y

6. Demarcación.

La instalación de señalización, barreras o las indicaciones hechas a los conductores o peatones sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso del Departamento de Tránsito Municipal, o de la Dirección de Vialidad, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de diez a veinte 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.".

16) Sustitúyese el inciso segundo del artículo 103 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 comercial ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones, tanto hacia la izquierda como hacia la derecha.".

17) Sustitúyese el artículo 105 por el siguiente:

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

18) Reemplázase el artículo 108 por el siguiente:

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

19) Sustitúyese el artículo 109 por el siguiente:

"Artículo 109.- La Dirección de Vialidad o la municipalidad, en su caso, estarán obligadas a colocar y a mantener la señalización oficial correspondiente indicadora de la proximidad del cruce ferroviario.

Se entiende que un cruce ferroviario es aquél en el cual existe tráfico regular de trenes.".

20) Reemplázase el artículo 110 por el siguiente:

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

Los colores o signos tendrán el siguiente significado:

1. Luces no intermitentes:

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

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

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

2. Luces intermitentes:

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

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

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

3. Indicaciones de flecha verde:

Cuando la luz verde de un semáforo contenga una flecha iluminada, significa que los vehículos solo pueden tomar la dirección así indicada.

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

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

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

4. Luces de pistas:

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

5. Indicaciones para vehículos de transporte público.

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

21) Reemplázase el artículo 111 por el siguiente:

"Artículo 111.- 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 esté demarcado.

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

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

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

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

23) Agrégase el siguiente inciso tercero al artículo 144:

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

24) Derógase el artículo 149.

25) En el artículo 150, reemplázanse los números 1 y 2 por los siguientes:

"1.- En zonas urbanas:

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

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

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

2.- En zonas rurales:

a) Con calzada pavimentada, 100 kilómetros por hora. Cuando ésta tenga dos o más pistas en sentido único, el límite de velocidad para automóviles será de 130 kilómetros por hora;

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

En los casos o circunstancias establecidas en el artículo 72, las velocidades, respecto de las letras a) y b), se reducirán a 80, 100 y 70 kilómetros por hora, respectivamente.

En todo caso, los camiones o buses no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.".

26) En el inciso primero del artículo 151, elimínase la expresión "y previo informe de Carabineros de Chile".

27) Sustitúyese el artículo 154 por el siguiente:

"Artículo 154.- Prohíbese el estacionamiento en los caminos o vías rurales. Sin embargo, y de ser estrictamente necesario hacerlo por emergencia o falla mecánica, el vehículo deberá quedar con toda su estructura sobre la berma. Si no la hubiere, se hará al costado derecho en el sentido de la circulación y lo más próximo a la cuneta del mismo lado, dejándose siempre la debida señalización de modo que la presencia del vehículo detenido o estacionado sea debidamente advertida por quienes circulen por el lugar.".

28) Derógase el artículo 158.

29) En el artículo 160:

a) Sustitúyese su número 8 por el siguiente:

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

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

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

30) En el artículo 161, intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "Inspectores" y "Municipales", la expresión "Fiscales o".

31) En el artículo 164:

a) Elimínase, en el inciso primero, la expresión "y previo informe de Carabineros".

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

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

32) En el artículo 167:

a) Reemplázase el número 4 por el siguiente:

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

b) Deróganse los números 5 y 9.

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

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

34) En el artículo 172, derógase el número 18.

35) En el artículo 174, agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"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.".

36) Agrégase, al final del inciso primero del artículo 181, después del punto aparte (.), que pasa a ser seguido, lo siguiente: "Además, en lo previsto en el inciso final del artículo 198, se notificará por carta certificada al propietario del vehículo al domicilio indicado en el Registro de Vehículos Motorizados o en el permiso de circulación. Se presumirá la responsabilidad del propietario que no concurriere a la audiencia para la cual fue citado.".

37) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, al artículo 183:

"El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo podrá ser sancionado con la cancelación de la licencia de conducir y con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo, salvo que las lesiones producidas tengan el carácter de leves.".

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

"Los informes, denuncias, constancias u otra información y documentos relativos a accidentes del tránsito, serán siempre públicos. Carabineros adoptará las medidas que sean necesarias a fin de posibilitar su consulta o copia.

A toda persona que proporcione información escrita u oral a Carabineros, a compañías de seguros o a un tribunal, relacionada con un accidente o infracción de tránsito, la cual el juez, apreciándola en conjunto con otros antecedentes según las reglas de la

sana critica, determine que dicha información es falsa, le será cancelada su licencia de conducir.

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

39) Derógase el inciso final del artículo 187.

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

41) Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 196 A bis:

a) Reemplázase su denominación por "Artículo 196 B".

b) Reemplázase, al final de la letra f), la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;).

c) Reemplázase el punto final (.) de la letra g) por una coma (,) seguida de la conjunción "y".

d) Agrégase la siguiente letra h), nueva:

"h) Falsifique o adultere un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio, así como el que utilice a sabiendas tales certificados o documentos y el que, sin tener título para ello, detente formularios para extenderlos.".

e) Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las penas señaladas en este artículo se aplicarán también al responsable de la circulación de un vehículo con permiso de circulación, certificado de seguro automotor o certificado de revisión técnica falsos, adulterados u obtenidos en contravención de esta ley o utilizando una placa patente falsa, adulterada o que correspondiere a otro vehículo.".

42) Sustitúyese la denominación del artículo 196 B por "Artículo 196 C".

43) Reemplázase el epígrafe "De las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves y su penalidad", que precede al artículo 197, por el siguiente: "De las infracciones o contravenciones".

44) Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 197:

a) Sustitúyese el número 2 por el siguiente:

"2.- No respetar la luz roja de las señales luminosas del tránsito, la señal "PARE", las señales de un cruce ferroviario o la señal "CEDA EL PASO", siempre que en este último caso la infracción haya originado un accidente de tránsito;".

b) Sustitúyese su número 3 por el siguiente:

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

c) Intercálase el siguiente número 4, nuevo, pasando los actuales números 4, 5 y 6 a ser 5, 6 y 7, respectivamente:

"4.- Sobrepasar la línea continua, adelantar por la berma o por donde la demarcación o las señales lo prohíban, o en las situaciones previstas en los números 1 y 2 del artículo 126;".

45) Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 198:

a) Reemplázase el número 2 por el siguiente:

"2.- Infringir lo dispuesto en el artículo 79;".

b) Sustitúyese su número 4 por el siguiente:

"4.- Adelantar a otro vehículo fuera de los casos establecidos en el número 4 del artículo anterior;".

c) Elimínanse, en el número 8, los términos "número segundo del".

d) Reemplázase el número 24 por el siguiente:

"24.- Conducir un vehículo cuya placa patente haya sido intencionalmente ocultada;".

e) Reemplázase su número 25 por el siguiente:

"25.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento vigente, o infringiendo las normas sobre contaminación ambiental. En el caso de que el vehículo no vaya siendo conducido por su propietario, se aplicará la sanción al propietario del vehículo;".

f) Sustitúyense, al final del número 27, la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;)".

g) Sustitúyense, al final del número 29, la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;)".

h) Reemplázase su número 30 por el siguiente:

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

i) En el número 31, sustitúyese el punto aparte (.) por un punto y coma (;).

j) Agréganse los siguientes números:

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

33.- Usar ilícitamente una pista "no bus";

34.- El uso de cualquier tipo de elementos o de artefactos que, a través de la detección de ondas sonoras, magnéticas o de cualquier otra clase, sirvan para evadir o para captar los aparatos de control de velocidad utilizados por Carabineros, alertando al conductor del vehículo de la existencia de tales controles policiales;

35.- Transitar, sin estar legalmente exceptuado, por una zona urbana restringida por razones de contaminación ambiental;

36.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en los casos mencionados en el artículo 120, y

37.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos.".

k) Sustitúyese el inciso final por el siguiente:

"En los casos de las infracciones de los números 6, 17, 19, 22, 25, 28 y 30, si ellas fueren cometidas por un conductor de un vehículo destinado al servicio público de pasajeros o al transporte de carga y que no fuere el dueño, no se le aplicará pena alguna y no se anotará en el Registro Nacional de Conductores. Las penas correspondientes a estos números serán de cargo del propietario del vehículo.".

46) Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 199:

a) Derógase el número 16.

b) En el número 18, suprímese la frase "o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones" y sustitúyense la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;).

c) Reemplázase, en el número 19, el punto final (.) por una coma (,) seguida de la conjunción "y".

d) Incorpórase el siguiente número 20, nuevo:

"20. Botar o abandonar residuos, objetos o sustancias.".

47) Agrégase, en el artículo 201, el siguiente inciso final, nuevo:

"A quien arroje desperdicios desde un vehículo se le aplicará una multa de una a cinco unidades tributarias mensuales.".

48) Agrégase, entre la palabra "comiso" y el punto final (.) del artículo 205, la frase "y serán destruidos".

49) Elimínase el inciso final del artículo 208.

50) Intercálase, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, "De los vehículos considerados como antiguos o históricos", conformado por los artículos 220, 221, 222, 223 y 224, nuevos, pasando los actuales artículos 220 y 221 a ser artículos 225 y 226, respectivamente.

"Título XIX.

De los vehículos considerados como antiguos o históricos.

Artículo 220.- Serán considerados como vehículos automotores antiguos o históricos todos los vehículos de construcción de cincuenta o más años de antigüedad y aquellos que, no obstante ser de construcción posterior, sean declarados como tales por su singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Los vehículos antiguos o históricos sólo deberán cumplir con las características mecánicas y técnicas originales del vehículo.

Artículo 222.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga entre sus objetivos fomentar la conservación de vehículos de colección, antiguos o históricos, será designada para que los reconozca como tales.

Artículo 223.- Esta institución podrá darles el reconocimiento de vehículos antiguos o históricos a aquellos que tengan menos de cincuenta años de antigüedad y que, por su singular interés, deban ser así considerados.

Artículo 224.- A los vehículos considerados como antiguos o históricos que cumplan con las características originales, les será otorgado por la institución mencionada en el artículo 222 un certificado de revisión técnica. Estos vehículos deberán transitar con un distintivo que señalará que son vehículos antiguos o históricos, el que les será concedido en la primera oportunidad en que se les reconozca como tales.".

Artículo 2º.- Derógase el artículo 1º de la ley Nº13.937.

Artículo 3º.- Sustitúyese el artículo 492 del Código Penal, por el siguiente:

"Artículo 492.- Las penas del artículo 490 se impondrán también respectivamente al que, con infracción de los reglamentos y por mera imprudencia o negligencia, ejecutare un hecho o incurriere en una omisión que, a mediar malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas.

A los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a tracción mecánica o animal, se los sancionará, además de las penas indicadas en el artículo 490, con la suspensión del carné, permiso o autorización que los habilite para conducir vehículos, por un período de uno a dos años, si el hecho de mediar malicia constituyera un crimen, y de seis meses a un año, si constituyera simple delito. En caso de reincidencia, podrá condenarse al conductor a inhabilidad

perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal, cancelándose el carné, permiso o autorización.".".

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 1 y 14 de Septiembre de 1999, 16 de Mayo y 29 de Agosto de 2000, con asistencia de sus miembros HH. Senadores señores Lagos (Presidente), Cordero, Fernández, Muñoz Barra y Pizarro (Páez),

Sala de la Comisión, a 1º de Septiembre de 2000.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESEÑA.

I. BOLETIN Nº:999-15 a)

II. MATERIA: Proyecto de ley que introduce diversas modificaciones en la ley Nº 18.290, en materia de tránsito terrestre.

III. ORIGEN: Mensaje

IV. TRAMITE CONSTITUCIONAL: Segundo trámite.

V. APROBACION POR LA CAMARA DE DIPUTADOS: Aprobado en general por 45 votos por la afirmativa, 3 por la negativa y 7 abstenciones.

VI. INICIO TRAMITACION EN EL SENADO: 11 de Agosto de 1999.

VII. TRAMITE REGLAMENTARIO: Primer informe.

VIII. URGENCIA: No tiene.

IX. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

Ley Nº 18.290, de Tránsito.

Artículos: 2º, 4º, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 75, 76, 79, 80, 81, 82, 93, 98, 99, 101, 103, 105, 108, 109, 110, 111, 114, 144, 149, 150, 151, 154, 158, 160, 161, 164, 167, 169, 172, 174, 181, 183, 186, 187, 191, 196 A bis, 196B, 197, 198, 199, 201, 205 y 208.

Ley Nº 13.937, que establece que los propietarios de los inmuebles o sitios eriazos, que indica, que hagan esquina dentro de los límites urbanos de su comuna, deberán

mantener los letreros que señala y cumplir con las demás exigencias que establece esta ley.

Código Penal.- Artículo 492

Convención Internacional de Señalización Vial, de Viena, publicada en el Diario Oficial de 24 de Marzo de 1975.

X. ESTRUCTURA DEL PROYECTO PROPUESTO:

El proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados, se encuentra estructurado sobre la base de tres artículos permanentes.

El artículo 1º, introduce mediante cincuenta numerales, diversas modificaciones a la ley Nº 18.290, de Tránsito.

El artículo 2º deroga el artículo 1º de la ley Nº 13.937, que establece que los propietarios de los inmuebles o sitios eriazos que hagan esquina dentro de los límites urbanos de su comuna deberán mantener los letreros sobre señalización de tránsito.

El artículo 3º modifica el artículo 492 del Código Penal, relativo a la responsabilidad de los conductores por los accidentes que ocurran en las esquinas.

XI. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISION: Modificar la ley Nº 18.290, de Tránsito, con el fin de modernizarla y de perfeccionarla en diversas materias.

XII. NORMAS DE QUORUM ESPECIAL: No hay.

XIII. ACUERDOS: Aprobado en general por la Comisión en los mismos términos que lo hizo la H. Cámara de Diputados (unanimidad).

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA

Abogado Secretario de la Comisión