INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE INTRODUCE MODIFICACIONES EN MATERIA DE TRANSITO TERRESTRE.

BOLETIN Nº 999-15

HONORABLE CAMARA:

Vuestra Comisión de Públicas Transportes y Telecomunicaciones pasa informaros, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, acerca del proyecto de ley que introduce modificaciones en materia de tránsito terrestre. Fue iniciado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República y su urgencia ha sido calificada de "simple" en todos sus trámites.

Durante el estudio de este proyecto, la Comisión contó con la asistencia y la colaboración del Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Milton Bertín Jones.

Concurrieron, asimismo, a la Comisión, el Coronel de Carabineros, señor Luis Eugenio Fernández Segura; el Presidente de la Asociación Nacional de Jueces y Secretarios -Abogados de Policía Local, señor Eduardo Villarroel Contreras; el Jefe del Departamento de Ingeniería en Transportes de la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Juan de Dios Ortúzar; el académico del Departamento de Ingeniería en Transportes de la Universidad de Chile, señor Tristán Gálvez; los representantes de la Asociación Gremial de Transportes de Pasajeros, señores Miguel Herane, Gabriel Mallia, Juan Pinto, Luis Alegría, Demetrio Marinaquis, Enrique Bermudes y Nicolás Protopsaltis, abogado de la Asociación, y los respresentantes de la Federación de Choferes de la Locomoción Colectiva, señores Víctor Quevedo, Ricardo García y Sergio Espinoza.

ANTECEDENTES GENERALES.

La ley Nº 18.290, de Tránsito, contiene 221 artículos permanentes y 9 disposiciones transitorias. Esta normativa faculta a las municipalidades para dictar normas específicas que regulen el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas. Dicha autorización se traduce en normas de carácter complementario de las emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no pueden ser contradictorias con ellas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de las disposiciones que establece la ley Nº 18.059, es el organismo encargado de proponer las políticas nacionales en materia de tránsito y de coordinar, evaluar y controlar su cumplimiento.

Corresponde a Carabineros de Chile y a los inspectores municipales supervisar el cumplimiento de las normas contenidas en la ley de Tránsito y de aquellas que dicten la Cartera del ramo o las municipalidades, en su caso.

Con fecha 20 de mayo de 1993, el Gobierno del Presidente Aylwin sometió a la consideración de la Cámara de Diputados un proyecto de ley que tiene por objeto introducir modificaciones en la ley Nº 18.290, de Tránsito, con las cuales se persigue corregir diversas disposiciones e incorporar otras no consideradas en relación con el transporte terrestre.

La normativa vigente en materia de regulaciones del tránsito terrestre se encuentra en la mencionada ley Nº 18.290. La dictación de dicho cuerpo legal, en el año 1984, significó un notorio avance para esa época, al establecerse un régimen general para la concesión de licencias de conducir, crearse el registro de conductores y regularse de manera sistemática todas las materias relevantes.

Finalmente, cabe señalar que, desde el año 1984 hasta la fecha, se han creado nuevas tecnlogías en materia de infraestructura y de seguridad viales, razón por la cual el Ejecutivo ha propuesto un proyecto de ley con el fin de modernizar y mejorar las disposiciones de la actual ley de Tránsito.

Para el estudio del proyecto de ley, se tomaron en cuenta los antecedentes que se señalan: ,

1. Mensaje del Ejecutivo, que introduce modificaciones en materia de tránsito terrestre.

2. Mociones que modifican la ley Nº 18.290.

3. Ley Nº 18.290, de Tránsito.

4. Ley Nº 13.937, que dispuso 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 esa ley.

5. Artículo 492 del Código Penal.

6. Decreto supremo Nº 140, de 1975, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que aprobó la "Convención sobre la Señalización Vial".

FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En el mensaje del Ejecutivo, se indica que el Gobierno dentro de la política de tránsito terrestre, considera necesario introducir diversas modificaciones en la normativa vigente.

Se plantea que, para la redacción del proyecto, se recibieron opiniones de distintos sectores de la comunidad. Añade que 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 Local, 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.

Por otra parte, cabe mencionar que los Honorables Diputados señores Octavio Jara y José Miguel Ortiz y el ex Diputado señor Dionisio Faulbaum han aportado valiosas sugerencias, las que han sido consideradas en este proyecto.

Finalmente, es menester destacar 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.

MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES 0 FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República, y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley Nº 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales las contenidas en el mensaje.

De acuerdo con esto último, la idea matriz o fundamental del proyecto es modificar la ley Nº 18.290, que fijó la ley de Tránsito, con el fin de corregir diversas materias e incorporar otras no consideradas en la normativa vigente.

ARTICULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARACTER ORGANICO-CONSTITUCIONAL 0 DE QUORUM CALIFICADO.

La Comisión estimó que el proyecto no contiene normas de esta índole.

ARTICULOS DEL PROYECTO QUE, EN CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO, DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

La Comisión estimó que la proposición Nº 40 del artículo 1º del proyecto, que modifica el artículo 201 de la ley Nº 18.290, debe ser conocido por la Comisión de Hacienda.

INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.

1.- Del Diputado señor García, don René; para reemplazar, en los Nºs 2 y 3 del artículo 203, el guarismo "dos" por "tres" y para agregar "no se aplicará a los infractores por exceso de velocidad."

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por un voto a favor, cuatro en contra y una abstención.**

2.- Del Diputado señor García, don René; para agregar, a continuación del inciso segundo .la siguiente frase: "Los daños que sufran los vehículos serán de cargo de quien lo haya retirado del lugar donde se cometa la infracción."

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cuatro votos en contra y una abstención.**

3.- De los Diputados señores García, don René; Encina, Jara, Taladriz, Salas y Hurtado, para modificar el artículo 203 en la siguiente forma:

a) En su número 1, se sustituye la expresión "suspensión de diez a noventa días" por "suspensión de uno a seis meses".

b) En su número 2, se sustituye la expresión "suspensión de tres a seis meses", por "suspensión de seis meses a un año", y la coma (,) y la conjunción "y" por un punto (.).

c) Suprimir el numeral 3.

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cinco votos en contra y una abstención.**

4.- Del Diputado señor Sabag, para modificar el artículo 203, en la siguiente forma:

a) Reemplazar el inciso primero por el siguiente:

"La licencia de conductor podrá suspenderse por el juez en los casos y en las formas siguientes:".

b) Agregar el siguiente inciso final, nuevo:

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

- Puesta en votación la indicación, fue rechazada por siete votos en contra y una abstención.

5.- Del Diputado señor Sabag, para agregar en el artículo 174, el siguiente inciso final, nuevo:

"No regirá la responsabilidad civil anteriormente mencionada, cuando el propietario del vehículo participante en los hechos, obtenga que la compañía de seguros en la cual esté asegurado, se haga parte en el juicio, ofreciendo el pago solidario de la indemnización a que el asegurado pudiera ser condenado."

- **Puesta en votación la indicación fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

6.- Del Diputado señor Sabag por intercalar en el artículo 198, entre los números 18 y 19, el siguiente Nº 19, nuevo:

"19. Botar o abandonar en las bermas o aceras de caminos o calles, cigarrillos u otras materias que puedan causar combustión de cualquier tipo o contaminar el ambiente, tales como colillas, vidrios, plásticos, aceites o neumáticos."

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

7.- Del Diputado señor Sabag, para modificar el número 8 del artículo 165 de la ley Nº 18.290, en la siguiente forma: Reemplazar el punto y coma final por una coma (,) y agregar la expresión "y arrojar desde los vehículos colillas de cigarrillos o cualquier tipo de desperdicio;".

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cuatro votos en contra y dos abstenciones.**

DISCUSION Y VOTACION EN GENERAL DEL PROYECTO.

Durante la discusión en general del proyecto habida en el seno de vuestra Comisión, existió amplio acuerdo en legislar sobre la materia.

- **Puesto en votación general, el proyecto de ley fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.**

DISCUSION Y VOTACION EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

En virtud de un planteamiento del Ejecutivo, vuestra Comisión acordó aplicar un método especial para el tratamiento de este proyecto de ley durante su discusión en particular.

Este procedimiento especial ha consistido en analizar las modificaciones del articulado de la ley de Tránsito por materias, y no según el orden de los preceptos, que es lo habitual, y, además, en tratar simultáneamente las proposiciones del Ejecutivo y las contenidas en cada moción pendiente en vuestra Comisión sobre el mismo asunto.

I. PARTICIPACIÓN EN ACCIDENTES.

Artículos 191 y 204, Nº 5.

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.

En la actualidad, se presume culpable al conductor que abandona el lugar del accidente. Por lo general, los conductores que manejan bajo la influencia del alcohol, en caso de un accidente de tránsito, se dan a la fuga y se presentan posteriormente al tribunal, con lo que evitan la obligación de someterse al examen de alcoholemia.

Existe un caso que es particularmente grave. Es el de los conductores que participan en accidentes de tránsito de los que resultan personas lesionadas. Al darse a la fuga, no sólo privan a las víctimas del auxilio inmediato que se les pueda dar, 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. Dicho acto está penado en la legislación solamente con una presunción de culpabilidad. Es decir, admite prueba en contrario, sin que la norma de tránsito reconozca que el hecho mismo de no detenerse y auxiliar a las víctimas constituye una demostración concreta de falta de idoneidad moral para conducir.

Por lo tanto, se hace necesario modificar la ley de Tránsito, a fin de evitar que a un conductor le convenga huir del lugar del accidente.

Para corregir tal situación, se propone establecer en la ley 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. Dicha pérdida, en la realidad, es sólo una suspensión, dado que la ley admite que la licencia de conducir sea otorgada nuevamente después del lapso de dos años.

ARTICULO 191.

Proposición Nº 30. **Del Ejecutivo, para eliminar la frase "o concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima".**

El Ejecutivo plantea que es partidario de no imponer al conductor que preste ayuda a una persona accidentada, sin haber participado en el accidente, el gravámen de tener que ir a declarar ante Carabineros. Añade que, desde el punto de vista social, el solo hecho de detenerse y atender al accidentado configura una conducta que debe ser estimulada.

- **Puesta en votación la modificación del artículo 191, propuesta en el Nº 30 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 204

Proposición Nº 35 del Ejecutivo, para agregar el siguiente Nº 5, nuevo:

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

Con esta modificación, el Ejecutivo propone que la responsabilidad de la persona que abandone el lugar del accidente se eleve a la categoría de causal de cancelación de la licencia de conducir, a menos de que se trate de lesiones leves, de dicha forma se reprimirá eficazmente la conducta de dejar abandonados a los heridos.

Se incluye, como indicación respecto a la modificación propuesta por el Ejecutivo, una moción presentada por el Diputado señor Jara, que señala lo siguiente: "Adicionalmente, incurrirá en la pena de presidio menor en su grado mínimo. En este caso, el tribunal que esté conociendo el proceso no podrá otorgar permiso provisorio de conducir ni podrá devolver provisoriamente la licencia."

El Diputado señor Jara destacó que el objeto de esta modificación es establecer una sanción más drástica para los conductores que huyan del lugar del accidente, por lo cual se propone elevar esta acción a la categoría de delito.

Se acordó dividir la votación de esta indicación.

a) "Adicionalmente, incurrirá en la pena de presidio menor en su grado mínimo."

b) "En este caso, el tribunal que esté conociendo el proceso no podrá otorgar permiso provisorio de conducir ni podrá devolver provisoriamente la licencia."

- Puesta en votación la primera parte de la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

- Puesta en votación la .segunda parte de la indicación, fue rechazada por un voto a favor y cinco en contra.

- Puesta en votación la modificación del artículo 204, propuesta en el Nº 35 del artículo 1º del proyecto, incluida la indicación, fue aprobada por cuatro votos a favor y dos abstenciones.

ARTICULO 199.

En una moción, presentada por el Diputado señor Jara, se propone eliminar el Nº 16 del artículo 199.

"16. No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;".

El artículo 183 dispone: "En todo accidente del tránsito en que se produzcan lesiones, el conductor que participe en los hechos estará obligado a detener su marcha, prestar la ayuda que fuese necesaria y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata, entendiéndose por tal cualquier funcionario de Carabineros que estuviere próximo al lugar del hecho, para los efectos de la denuncia ante el tribunal correspondiente."

La eliminación del Nº 16 tiene por objeto establecer concordancia con lo aprobado anteriormente.

- Puesta en votación la modificación del artículo 199, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

II. <u>SUBIDA Y BAJADA DE VEHÍCULOS.</u>

Artículos 91, Nº 2; 93, 114 y 167, Nº 9.

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 prohíbe 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.

En otro orden de cosas, el Nº9 del artículo 167 de la ley de Tránsito prohíbe acceder a un vehículo por el lado de la calzada, lo cual implica que un conductor de automóvil debería subir por el asiento del pasajero y trasladarse por el interior del vehículo hacia el asiento del conductor, procediendo análogamente para descender. Esta situación, obviamente, jamás ha podido ser respetada. De allí que, siguiendo el ejemplo de la legislación española y de la de Estados Unidos, se propone reformular las reglas asociadas a la forma de acceder a un vehículo, estableciéndose, para todos ellos, la obligación de circular con las puertas cerradas y de abrirlas cuando el vehículo esté detenido, previa constatación de que ello Nº signifique riesgo para otros usuarios.

<u>ARTICULO 91.</u>

Proposición Nº 7. Del Ejecutivo, para eliminar, en el número 2, la frase “y Nº mantener cerradas las puertas del vehículo cuando se encuentre en movimiento;".

Se propuso rechazar lo planteado por el Ejecutivo, por cuanto no parece que se produzca daño en reiterar la Norma de mantener cerradas las puertas de los vehículos de transporte público de pasajeros.

- <u>Puesta en votación la modificación del artículo 91, propuesta en el Nº 7 del artículo 1º del proyecto, fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.</u>

<u>ARTICUL0 93.</u>

Proposición Nº 8. Del Ejecutivo, para derogar el artículo 93.

Se propone eliminar el artículo 93, a fin de que los accidentes que se puedan producir por la caída de un pasajero desde un vehículo de transporte público sea de responsabilidad del operador del vehículo, y no del pasajero.

- **<u>Puesta en votación la derogación del artículo 93, propuesta en el Nº 8 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.**

<u>ARTICULO 114.</u>

Proposición Nº 17. Del Ejecutivo, para agregar el siguiente inciso final, nuevo:

"Se prohibe 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."

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Milton Bertín, expresó que para la redacción del inciso que se propone agregar se consideró especialmente lo dispuesto en el Código español, el que establece una norma genérica relativa a la apertura de las puertas aplicable a todos los vehículos. Agregó que, actualmente, la obligación de llevar las puertas cerradas sólo se aplica a los buses.

- **Puesta en votación la modificación del artículo 114, propuesta en el Nº 17 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 167.

Proposición Nº 25, letra b). Del Ejecutivo, para eliminar el número 9.

La explicación para suprimir esta norma está dada en la parte explicativa de este acápite II.

- **Puesta en votación la eliminación del Nº 9, propuesta en el Nº 25, letra b), del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

III. AUTORIZACION DE ACTIVIDADES DEPORTIVAS EN LA VIA PUBLICA.

Artículo 169.

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.

ARTICULO 169.

Proposición Nº 26. Del Ejecutivo, para agregar 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 correspondan."

La explicación de esta modificación está contenida en la parte expositiva de este acápite III.

- Puesta en votación la modificación del artículo 169, propuesta en el Nº 26 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

IV. SEÑALIZACION DE TRANSITO.

Artículos 99, 101 y 105.

El artículo 99 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. Desafortunadamente, el legislador omitió considerar los conceptos asociados a la calidad de los dispositivos de control de tránsito, lo que ha tenido como consecuencia la existencia de un sinnúmero de señales que, cumpliendo en la forma con el diseño oficial, no presentan características de seguridad importantes, como, por ejemplo, la necesidad de ser reflectantes. Así, no es inusual que, en trabajos en las vías, las empresas contratistas instalen señales diseñadas en un tablero de madera pintado que, por carecer de condiciones de reflectancia, se convierte en un peligro en los horarios de baja intensidad luminosa. Para corregir dicho problema, se propone complementar 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. La existencia de normas de calidad certificada permite establecer un adecuado nivel de transparencia en el mercado del rubro. En general, los nuevos dispositivos de control de tránsito deberán ser de tipo certificado. 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. El monto de la multa se ajustó a lo que dispone la ley para las infracciones de la certificación de productos eléctricos (DFL Nº 1, de 1982, del Ministerio de Minería, artículo 131).

En el artículo 99, 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 prohíbe 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. En todo caso, la prohibición que se sugiere introducir no inhibe los esfuerzos educativos de los municipios, , permitiéndoles, en particular, que sigan instalando señales informativas que recuerden a los usuarios la prohibición legal, las que, por ser de otro tipo y de otro diseño, no se confunden con las que establecen prohibiciones.

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. Adicionalmente, se establece la infracción de instalar señales, o efectuar indicaciones a conductores y peatones, sin tener la autoridad otorgada por la ley para ello.

Se innova en el sentido de permitir que el Departamento de Tránsito correspondiente, o la Dirección de Vialidad, en su caso, autoricen a particulares a instalar señalización o barreras. Así, se incorpora en la ley una norma explícita que viene a regularizar las necesidades de las compañías de servicios que habitualmente deben instalar señales y barreras para efectuar labores de mantención y, en particular, para proceder a destapar cámaras subterráneas (telefónicas, de aguas servidas, etc.). Ello permitirá, además de regularizar una situación de hecho, que el municipio establezca condiciones específicas para realizar dichas labores, con lo cual se mejorarán las condiciones de seguridad.

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

ARTICULO 99.

Proposición Nº 10. Del Ejecutivo, para agregar 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."

- Puesta en votación la modificación del artículo 99, propuesta en el Nº 10 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTICULO 101.

Proposición Nº 11 Del Ejecutivo, para sustituir 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, así como las excepciones contempladas en esta ley para vehículos de emergencia;

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

4. Semáforos o elementos de control de cruces ferroviarios;

5. Señales verticales, y

6. Demarcación.

La instalación de señalización, 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."

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Milton Bertín, indicó que en el artículo original se establecen normas rudimentarias de precedencia de las señales. Agregó que, siguiendo el ejemplo del Código español, ha parecido conveniente introducir la demarcación como una forma de control y fijar el orden de las señales o indicaciones.

Por otra parte, expresó que el último inciso se refiere a aquellas personas que ponen señales de estacionamiento reservado afuera de su negocio. Añade que el infractor no es el guardia del lugar o el que cuida los autos, sino el propietario del local comercial.

* Los Diputados señores García, don René, Ortiz, Hurtado, Sabag y Letelier, don Felipe, formularon una indicación para intercalar, en el Nº 2 del nuevo artículo 101 propuesto, entre las palabras "siniestro", seguida de una coma (,) y "así", la siguiente frase: "quienes podrán denunciar la o las infracciones".

- Puesta en votación la indicación, fue aprobada por seis votos a favor y uno en contra.

Los Diputados señores Longueira, Jara, Sabag, Ortiz, Hurtado y Letelier, don Felipe, formularon una indicación para eliminar, en el Nº 2 del artículo 101, la siguiente frase: "así como las excepciones contempladas en esta ley para vehículos de emergencia".

- **Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes**.

- **Puesta en votación la modificación del artículo 101, propuesta en el Nº 11 del artículo 1 del proyecto, incluidas las dos indicaciones, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes**.

ARTICULO 105.

Proposición Nº12. Del Ejecutivo, para sustituir 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."

- Puesta en votación la modificación del artículo 105, propuesta en el Nº 12 del artículo 1 del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

V. LINEA DE DETENCION DE VEHICULOS.

Artículo 2º

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. Tal situación no existía cuando se redactó originalmente la ley de Tránsito.

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

ARTÍCULO 2º

Proposición Nº 1, letra b), del Ejecutivo, para reemplazar 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;".

- **Puesta en votación la modificación del artículo 2º, propuesta en el Nº 1, letra b), del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

VI. INDICACIONES DE SEMAFOROS.

Artículos 110, 111 y 198, Nº 31.

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. Para solucionar dicho problema, existen, básicamente, dos opciones. La primera consiste en retirar todas las normas de la ley atinentes a semáforos, dejando en el hecho vigente el tratado antes señalado, mientras que la segunda consiste en coordinar la ley de Tránsito con las normas del tratado. En el proyecto se propone esta segunda modalidad, dado que el texto mismo de la ley de Tránsito es utilizado extensivamente como referencia por los conductores, de tal forma que la inclusión en su texto de las normas relativas a operación de semáforos permitirán una mejor difusión a los usuarios, promoviéndose así su acatamiento. Adicionalmente, dicha modificación eliminará de la ley de Tránsito algunos conceptos riesgosos, como 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. Incidentalmente, la presentación de luz roja con flecha verde se encuentra prohibida en la Convención de Señalización Vial.

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

ARTICULO 110.

Proposición Nº 15. Del Ejecutivo, para sustituir 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 especificas 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 sólo pueden tomar la dirección así indicada. Las flechas 'que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

Cuando una señal del semáforo comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse esta flecha o estas flechas, 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."

El señor Bertín expresó que, al revisar este capítulo sobre señalización, se percató de que en Chile rige, como ley de la República, la Convención Internacional sobre Señalización, adoptada en Viena, en la cual se establecen las normas para la operación de semáforos. Añadió que, para coordinar apropiadamente las disposiciones de la ley y de la Convención, existen dos caminos: uno es retirar todas las normas sobre semáforos que se encuentran establecidas en la ley de Tránsito y dejar vigentes las disposiciones

de la Convención, o coordinar ambos cuerpos normativos. Indicó que el Ejecutivo optó por la segunda fórmula, dado que la ley de Tránsito es utilizada como elemento de referencia por los conductores.

Señaló que, con esta modificación, se introducen algunas indicaciones de semáforos necesarias en Chile, como las de bicicletas y las de transporte público.

También se introduce el control de cruces ferroviarios a nivel, el que consiste en dos rojas que se encienden en forma alternada. Indicó que es un sistema utilizado en Estados Unidos de Norteamérica y en la Comunidad Económica Europea.

Manifestó que, por otra parte, se agrega que el conductor del vehículo debe detenerlo antes de la "vertical de la señal", debido a que el Manual de Señalización de Semáforos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones exige que haya un semáforo en la línea de detención y al lado derecho de la calzada por la que transita el vehículo. La "vertical de la señales entonces una línea de detención, la que será válida en aquellos casos en que no exista la demarcación.

Explicó que se mantiene la norma genérica para que, cuando aparezca la luz verde, los vehículos cedan el paso a los peatones que estén atravesando la calzada por el paso destinado a ellos. También se da la posibilidad de que los peatones utilicen los semáforos destinados a los vehículos, cuando no hubiere un semáforo especial para peatones. Además, se introduce el concepto de que la luz roja prohíbe a los vehículos internarse en el cruce.

Indicó que se mantiene en la ley la mención a la luz roja intermitente, debido a que, en algunos municipios, aún existen estos sistemas, especialmente en la noche.

Planteó que las indicaciones sobre la flecha verde constituyen una materia novedosa. Con esta modificación, se permite el uso de flechas verdes permanentes o intermitentes y de flechas verdes junto a la luz verde. Añadió que, actualmente, existe en Chile la luz roja con flecha verde, lo cual es una indicación muy peligrosa, por cuanto da derecho de paso a los vehículos del lado opuesto. Además, es una situación que se encuentra prohibida en la Convención de Señalización Vial antes referida.

Hizo presente que las luces de pista a que se refiere el número 4 se utilizan en otros países para señalar pistas reversibles y, finalmente, que el número 5 establece semáforos destinados a controlar vehículos de transporte público, situación que constituye una novedad.

- Puesta en votación la substitución del artículo 110, propuesta en el Nº 15 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 111.

Proposición Nº 16. Del Ejecutivo, para sustituir 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 pago correspondiente, esté o No está 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."

El señor Bertín explicó que, en este artículo se establece que la señalización a los peatones será en base a una figura humana en el semáforo correspondiente, terminándose con las palabras "PARE" o "SIGA", práctica que ha caído en desuso por no estar contenida en la Convención de Señalización Vial antes referida.

- **Puesta en votación la sustitución del artículo 111, propuesta en el Nº 16 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTÍCULO 198.

Proposición Nº 32, letra d), del Ejecutivo, para agregar el siguiente número 32, nuevo:

"32. Bloquear el cruce."

Según indicó el Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Milton Bertín, en esta proposición el Gobierno ha considerado que el bloqueo de un cruce debe estimarse como una infracción grave. La actual Norma considera esta falta como infracción leve, lo que es insuficiente para reprimir su ocurrencia.

Algunos señores Diputados plantearon que es muy exagerado considerar como infracción grave el bloquear un cruce, debido a que pueden ocurrir circunstancias imprevisibles que escapan a las posibilidades de controlar tal situación.

- **Puesta en votación la incorporación de la Norma descrita, propuesta en el Nº 32, letra d), del artículo 1º del proyecto, fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

VII. REVISION TECNICA DE VEHÍCULOS.

Artículos 82, 98; 198, Nos. 25 y 30; y 207.

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 infraccio5n 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.

ARTICULO 82.

Proposición Nº 6. Del Ejecutivo, para sustituir el inciso segundo 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 otorgara con objeto de que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado. en estos casos, se aplicará el artículo 161."

El señor Bertín explicó que el actual inciso segundo se refiere al caso en que Carabineros, cuando constata técnicamente que un vehículo ha superado los índices de contaminación, puede retirarlo de circulación, pero agrega que, en el caso de que un carabinero observe que un vehículo expele una gran cantidad de humo, no puede cursarle una infracción si no constata técnicamente la falta. El Ejecutivo propone ampliar el alcance del inciso que se sustituye, en el sentido de introducir la emisión de humo visible al ralentí como una causa que por sí sola basta para determinar que el vehículo está cometiendo una infracción por emisión de contaminantes.

Añadió que, actualmente, la ley obliga a retirar de circulación a los vehículos que presentan defectos mecánicos o de emisión de contaminantes. Tal situación en la práctica no ocurre, debido a que una gran cantidad de municipios del país no cuentan con los espacios suficientes para retener los vehículos afectados. Con la nueva norma propuesta, se establece una alternativa, se mantiene la posibilidad de retirar los vehículos de circulación y se da la opción de que un inspector o un carabinero pueda anular el certificado de

revisión técnica, obligando a que el vehículo sea reparado y revisado antes de volver a circular.

- <u>Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 6 del artículo 1º del proyecto de ley, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.

<u>ARTICULO Nº 98.</u>

Proposición Nº 9. Del Ejecutivo, para agregar los siguientes incisos, nuevos:

"Cuando se considere que si vehículo puede proseguir su marcha, se anular 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.

La falsificación o adulteración del certificado de revisión técnica o de gases constituirá un delito de acción penal pública.

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

El señor Bertín explicó que, con esta modificación, en el nuevo inciso sexto propuesto se dispone que, cuando un vehículo haya perdido sus condiciones de seguridad, se le podrá anular el certificado de revisión técnica y de gases y que., una vez anulado dicho certificado, el vehículo sólo podrá dirigirse a su destino más inmediato.

Agregó que el certificado de revisión técnica y de gases es emitido por una planta privada y no por un funcionario público. Por lo tanto, los delitos a los que da lugar son de acción privada. Con la norma propuesta, el nuevo inciso octavo establece que la falsificación o adulteración del certificado de revisión técnica o de gases constituye un delito de acción penal pública.

Finalmente, indicó que el nuevo inciso noveno permite que la persona que necesite conducir un vehículo y no tenga la revisión técnica al día lleve el vehículo a la planta de revisión técnica más cercana.

- <u>Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 9 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.

<u>ARTÍCULO 198.</u>

Proposición Nº 32, letra b). Del Ejecutivo, para reemplazar su número 25, **por el siguiente:**

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

El señor Bertín expresó que el número 25 vigente establece una situación similar a la que se propone en el nuevo texto. La diferencia radica en que la Norma actual está referida sólo al transporte público de pasajeros. Agregó que el nuevo texto amplía la falta a todos los vehículos.

* Posteriormente, los Diputados señores Jara; García, don René; Encina, Salas, Taladriz y Hurtado, formularon una indicación para agregar en el número 25, la siguiente frase: "o infringiendo las normas sobre contaminación ambiental", precedida de una coma (,).

La enmienda que contiene la indicación, sanciona a los que efectúen servicio público de pasajeros con vehículos rechazados en las revisiones de reglamento o respecto de los cuales no se haya cumplido el trámite en su oportunidad, tiene por finalidad sancionar también a aquellos que lo hagan infringiendo las Normas sobre contaminación ambiental.

- <u>Puesta en votación, la indicación fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.

Proposición Nº 32, letra c) . Del Ejecutivo, para reemplazar el 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."

El señor Bertín explicó que el número 30 vigente se refiere a las infracciones que cometan los vehículos destinados al transporte público de pasajeros o de carga. Se propone establecer una infracción general, no limitada a determinado tipo de vehículos.

- <u>Puestas en votación las modificaciones propuestas en las letras b), incluida la indicación, y c) del Nº 32 del artículo 1º del proyecto, fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.

<u>ARTÍCULO 207</u>

Proposición Nº37. Del Ejecutivo, para reemplazarlo por el siguiente:

***Artículo 207.- Los responsables de la circulación de un vehículo con licencia, boleta de citación, permiso provisorio judicial, permiso de circulación, certificado de seguro automotor o certificado de revisión técnica falsos, adulterados u obtenidos en contravencio0n de esta ley, o utilizando una placa patente falsa, adulterada o que correspondiere a otro vehículo, serán castigados con la pena de presidio menor, en sus grados medio a máximo, y con la cancelación de la licencia de conducir o del derecho a obtenerla. En igual pena incurrirán aquellos que detenten estos documentos o formularios, sin título para ello."**

El señor Bertín explicó que el artículo 207 vigente sanciona a los conductores que incurren en algunas de las conductas que señala la norma. La disposición propuesta es más amplia, ya que hace aplicables las sanciones a los responsables de la conducción del vehículo.

Indicó, además, que en la nueva norma se propone que incurrirá en igual pena toda persona que tenga en su poder documentos o formularios en blanco, sin título para ello, relativos a las revisiones técnicas.

- <u>Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 37 del artículo 19 del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.

VIII. <u>PASO DE PEATONES.</u>

Artículos 2º; 167, N^{os} 4 y 5; y 199, Nº 8.

Se indicó que diariamente los peatones efectúan incontables maniobras de paso sobre la calzada. Sin duda alguna, gran parte de ellas se lleva a cabo en condiciones razonables de seguridad, algunas veces por la existencia de facilidades físicas (por ejemplo, un bandejón central), otras por la escasa cuantía del flujo vehicular, etcétera. Sin embargo, existen algunos 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.

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

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

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

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

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

En 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.

ARTICULO 2º.

Proposición Nº1, letra c). Del Ejecutivo, para reemplazar la definición de "paso de peatones" por la siguiente:

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

El señor Bertín señaló que éste es un tema sumamente conflictivo. Añadió que la actual definición es mala, por cuanto se indica que el paso de peatones es la senda de seguridad formada por la prolongación imaginaria o demarcada de las aceras o de cualquiera otra zona delimitada para tal objetivo. Tal situación implica que todas las esquinas de Chile son pasos de peatones, lo cual es una arbitrariedad. Planteó, a manera de ejemplo, el caso de Viña del Mar y de Valparaíso, donde los pasos de peatones son una herramienta de gestión local y se establecen sólo donde son considerados importantes, y no en cualquier parte.

- Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 1, letra c), del artículo la del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTICULO 167.

Proposición Nº 25. Del Ejecutivo, para introducir las siguientes modificaciones en el artículo 167:

a) Para reemplazar 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) Derogase su número 5.

El señor Bertín explicó que el número 5 actual señala que, en los caminos rurales, sólo se podrá cruzar la calzada cuando no haya vehículos próximos y se pueda hacerlo con seguridad. Agregó que este número se elimina, debido a que está considerado dentro del nuevo número 4 del mismo artículo, cuya disposición es de aplicación general.

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 25 del articulo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 199

Proposición Nº 33, del Ejecutivo, para suprimir, en el numero 18, la frase "o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones”.

- <u>Puesta en votación la modificación de la frase propuesta en el Nº 33 del articulo 1 del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.</u>

<u>ARTICULO 3º DEL PROYECTO.</u>

Modifica el artículo 492 del Código Penal

El actual artículo 492 del Código Penal señala lo siguiente:

"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, constituirá un crimen o un simple delito contra las personas.

En los accidentes ocasionados por vehículos de tracción mecánica o animal de que resultaren lesiones o muerte de un peatón, se presumirá, salvo prueba en contrario, la culpabilidad del conductor del vehículo, dentro del radio urbano de una ciudad, cuando el accidente hubiere ocurrido en el cruce de las calzadas o en la extensión de diez metros anterior a cada esquina; y, en todo caso, cuando el conductor del vehículo contravenga las ordenanzas municipales con respecto a la velocidad, o al lado de la calzada que debe tomar.

Se entiende por cruce el área comprendida por la intersección de dos calzadas.

Se presumirá la culpabilidad del peatón si el accidente se produjere en otro sitio de las calzadas.

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.

b) Suprímense los incisos tercero, cuarto y sexto.

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Milton Bertín, planteó que el Código Penal, desde el siglo pasado, establece reglas respecto a la responsabilidad en los accidentes. Actualmente, dispone la responsabilidad del conductor por los accidentes que ocurran en las esquinas. Agregó que fue un tema largamente discutido en el Ejecutivo, en cuyo interior no hubo acuerdos claros a su respecto. De hecho, la redacción que se propone no es muy diferente de la actual.

* Los Diputados señores Jara, Ascencio, Tohá y Letelier, don Felipe, presentaron una indicación para eliminar los incisos segundo, tercero, cuarto y sexto del artículo 492 del Código Penal.

El señor Bertín expresó concordar con la indicación, por cuanto esta materia está referida a responsabilidades por accidentes. En particular, se establece que los conductores son responsables por los accidentes que ocurran en las esquinas. Esta materia fue modificada en la ley de en cuanto se establece que las esquinas no son el único lugar habilitado para el cruce de peatones; por lo tanto, corresponde coordinar el Código Penal con dicha modificación.

Indicó que el inciso segundo se refiere a la responsabilidad del conductor por los accidentes que sucedan en el área de la intersección de dos calles. Agregó que los peatones tienen derecho de paso sólo en los cruces demarcados, que no serán todas las intersecciones, sino sólo una parte de ellas.

El inciso tercero está contenido en la ley de Tránsito. Por consiguiente, debe eliminarse. Además, se derogó lo referente a la culpabilidad en la intersección.

El inciso cuarto establece una presunción de responsabilidad del peatón, lo que se contiene dentro de una norma genérica de la ley de Tránsito.

Finalmente, el inciso sexto es una norma que también está en la ley de Tránsito.

Puesta en votación, la indicación fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes. Por lo tanto, la proposición del Ejecutivo se dio por rechazada.

IX. PUBLICIDAD DE LOS INFORMES DE ACCIDENTES.

Artículo 186.

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.

La falta de dicho precepto representa una singularidad en el entorno internacional, dado que las más diversas administraciones se han preocupado de que la información 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. Así, por ejemplo, la norma tipo de Estados Unidos (el Uniforme Vehicle Code, sección 10-107 y siguientes) obliga a los participantes en accidentes a proporcionar un informe escrito sobre el tema. Además -como una forma de resguardar su exactitud-, prohíbe su utilización en los tribunales y, en el caso de los informes provenientes de la policía, prohíbe expresamente que éstos sean considerados confidenciales. Tales salvaguardias legales establecen una jerarquía de valores que es necesario rescatar, en cuanto reflejan que, sobre la penalización del accidente concreto, es ciertamente más trascendente facilitar las labores tendientes a evitar futuros accidentes del mismo tipo, labor de prevención que no puede efectuarse sin la existencia de información de fácil acceso. En 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. Así, por ejemplo, el Uniform Vehicle Code antes citado señala, en el Nº 10-108, la falta y la pena, la que en dicho caso puede concluir hasta en un año de cárcel. Ello refleja la necesidad de penalizar adecuadamente la conducta, precisamente como forma de reprimir su ocurrencia. A dicho efecto, se propone indicar al tribunal que, como parte de la sentencia, se analicen las declaraciones prestadas, incluso la 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.

ARTICULO 186.

Proposición Nº 28. Del Ejecutivo, para agregar los siguientes incisos tercero, cuarto y quinto:

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

A toda persona que proporcione información escrita u oral a Carabineros, compañías de seguros o a un tribunal, relacionada con un accidente o infracción de tránsito, la cual el juez, apreciándola en conjunto con otros antecedentes según las reglas de la sana crítica, determine que 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 Intendente de Seguros sobre seguros y siniestros asociados a vehículos. Dicha información será pública. Igual carácter tendrá la información de revisiones técnicas."

El señor Bertín explicó que este tema se refiere a un problema que afecta a los ingenieros, a los académicos y a los Directores de Tránsito, toda vez que no tienen acceso a los informes de accidentes. Sostuvo que éstos son instrumentos esenciales para variar las condiciones que provocaron el accidente y evitar su repetición.

Indicó, a modo de ejemplo, que el informe del accidente de los buses que chocaron en Los Vilos, en el cual hubo 22 muertos, no ha sido dado a conocer al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Ese es un informe muy importante desde el punto de vista de la prevención, porque chocaron dos buses casi de frente. De ello se podría deducir alguna norma acerca del diseño de los buses y establecerla como normativa obligatoria.

Expresó que tal situación no es posible en Chile, debido a que los accidentes con lesionados o muertos corresponden al área penal, en la cual existe el secreto del sumario. Fundado en esto, Carabineros de Chile no otorga al Ministerio conocimiento de los informes. Esta situación origina un daño social, porque los informes son la materia prima a partir de la cual se pueden modificar las condiciones que producen los accidentes. Añadió que es sabido que los accidentes se acumulan en determinadas esquinas de la ciudad. El personal municipal debería tener acceso a los informes para ver cuáles han sido sus causas e introducir modificaciones, por ejemplo, en la visibilidad. En todas las legislaciones del mundo se contemplan estas situaciones. Agregó que en la legislación estadounidense, más aun, se dice que las declaraciones que las personas prestan como resultado de un accidente de tránsito no pueden ser usadas en el tribunal. Es una norma que protege la exactitud de la declaración, porque ella sirve a la tarea de prevención, más importante que la punitiva.

También planteó que la expresión "o de quienes éstos designen", contemplada en el inciso tercero propuesto, se refiere a los contratistas con los cuales trabajen las municipalidades o los organismos fiscales.

Señaló que la norma que prohíbe la publicidad ha sido repensada y no parece razonable. En materia penal, si las partes involucradas en un accidente tuvieren conocimiento del contenido del informe, lograrían acuerdos mucho más rápidos.

Indicó que la norma del inciso cuarto tiende a evitar las declaraciones falsas, muy comunes en este tipo de procesos.

Agregó, respecto del inciso quinto, que los seguros voluntarios existentes en Chile cubren el 20% del parque automotor. Esa es otra fuente de datos sumamente valiosa para la labor de la prevención.

Informó que, en el año pasado, Carabineros de Chile reportó a los tribunales 43.000 accidentes de tránsito, en 38.000 de los cuales hubo heridos. Añadió que las compañías de seguros informaron que los accidentes de los cuales se dejan constancias llegarían a casi 400.000. 0 sea, los accidentes que llegan a los tribunales son aproximadamente el 20% de los accidentes de los que se deja constancia. Esta es una información muy valiosa, aunque sea subjetiva. Por lo tanto, no parece aconsejable privar a las autoridades encargadas de la prevención de tener acceso a su conocimiento.

Expresó que, por lo tanto, los informes de accidentes son útiles para evitar, precisamente, los accidentes y hacer estudios al respecto. Además, de ellos se puede inferir la edad de los conductores y, a partir de ese dato, la tasa de accidentes según la edad. Eso permitiría, por ejemplo, que los estudiantes que hacen sus memorias para las universidades del país se interesaren por efectuar investigación en estos temas, situación que hoy no sucede, porque no hay acceso a tales datos.

Además, las compañías de seguros pueden determinar la marca de los vehículos que participan desproporcionadamente en los accidentes de tránsito y establecer primas distintas, según el tipo de vehículos. Esto es algo que se hace en otros países, porque en ellos la información es completamente pública.

Finalmente, indicó que con estas modificaciones se mejora parcialmente la situación relativa a penar a las personas que hayan suministrado información falsa. Actualmente, no existe la penalización por declaraciones falsas, trátese de un conductor o de un peatón.

* Los Diputados señores Jara, Tohá, Ascencio y Letelier, don Felipe, formularon una indicación para reemplazar los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 186, propuesta por el Ejecutivo, en la siguiente forma:

"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 crítica, determine que dicha información es falsa, le será cancelada su licencia de conducir.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará las normas de acuerdo con las cuales las compañías de seguros proveerán peri6dicamente de información al Intendente de Seguros sobre seguros y siniestros asociados a vehículos. Dicha información será pública. Igual carácter tendrá la información de revisiones técnicas."

Los patrocinadores de esta indicación señalaron que una de las modificaciones más importantes que se logra con ella es que, en lo sucesivo, los informes relativos a los accidentes de tránsito serán públicos.

-**Puesta en votación la indicación sustitutiva, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes**.

X. ELIMINACION DE INFRACCION GRAVISIMA QUE SE INDICA.

Artículo 197, Nº 6.

La ley Nº 18.290, en el número 6 del artículo 197, define como infracción gravísima cualquiera que tenga como resultado daños o lesiones leves. De esta forma, la ley entra a penalizar un resultado que es básicamente de carácter aleatorio. Por ejemplo, un conductor que se cambia de pista

descuidadamente tiene la pena que corresponde a dicha falta; sin embargo, el número 6 del artículo 197 agrega una pena adicional, cuya concreción corresponde a la eventualidad de que en ese momento vaya circulando otro vehículo en condiciones de que pueda producirse un accidente. Cabe hacer notar que las consecuencias de las faltas a la legislación del tránsito, en caso de accidentes, son materias que corresponden al ámbito civil o penal y, en consecuencia, es necesario separar el tratamiento de la infracción de la legislación del tránsito de sus posibles resultados, dado que el efecto no tiene por qué alterar el carácter de la infracción.

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

ARTICULO 197.

Proposición Nº 31, letra c). Del Ejecutivo, para derogar el número 6 del artículo 197.

El señor Bertín explicó que el accidente de tránsito es aleatorio. Un conductor puede adelantar ilegalmente y, para que de ello derive en un accidente de tránsito, será necesario que por el lado contrario venga otro vehículo. Al decir el número 6 de este artículo que considera gravísima toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente del tránsito que origine daños o lesiones leves, significa que el conductor de un vehículo de la locomoción colectiva que caiga en esta causal verá suspendida su licencia de conducir y perderá su trabajo. Por lo tanto, actualmente, es una razón más para huir del sitio del accidente y privar a las víctimas tanto del auxilio inmediato como el del Seguro Automotriz Obligatorio.

Los Diputados señores García, don René; Encina, Jara, Salas, Taladriz y Hurtado, formularon una indicación para efectuar las siguientes modificaciones:

a) Sustituir, en el número 4, el punto y coma (;) por una coma (,) y agregar, a continuación, la conjunción "y", y

b) Reemplazar, en el número 5, la coma por un punto (.) y suprimir la conjunción “y”

Los patrocinantes de la indicación señalaron que las modificaciones son meramente formales, de simple adecuación del texto.

- **Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

- Puesta en votación la derogación propuesta en el Nº 31. letra c), del artículo del proyecto, fue aprobada por la unanimidad *de* los Diputados presentes.

XI. ESTACIONAMIENTOS RESERVADOS Y PARADEROS DE TAXIS.

Artículos 158, 160 Nº 8 e inciso final, y 164.

La ley Nº 18.290, 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 taxis", los que pasarán a otorgarse de acuerdo con régimen general de estacionamiento reservado definido en el artículo 164 de la ley, agregándose el concepto de licitación. Dicha modificación corrige, además, un problema conceptual, dado que los lugares de detención de taxis son en realidad, estacionamientos (definidos en la ley como detenciones por un período mayor que el necesario para tomar o dejar pasajeros), y no paraderos.

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

Por cierto, existen tramos de las vías en las que las condiciones de diseño geométrico de las mismas o la velocidad y composición del flujo vehicular no hacen aconsejable la detención de vehículos al costado izquierdo. Pero es la opinión del Gobierno que dichos casos puntuales pueden ser tratados, y son tratados, en conformidad con las atribuciones generales que la ley otorga a las municipalidades, en particular por la instalación de la señal "prohibido estacionar y detenerse", y no por la definición de una norma general supuestamente necesaria tanto en la Alameda Bernardo 0'Higgins de la capital como en una calle local de un poblado.

Además, se considera apropiado modificar el Nº8 del artículo 160, en el sentido de establecer un régimen especial de estacionamientos reservados para los recintos militares, policiales y Gendarmería de Chile, en relación con los lugares de acceso principal a tales recintos. Ello corrige el error de haber establecido un régimen especial que se extiende al perímetro de todo el recinto (lo cual muchas veces representa decenas de kilómetros). Ciertamente, existirán ocasiones en que, por razones de seguridad, se deberá limitar el estacionamiento en algunas áreas; pero el Supremo Gobierno estima más apropiado que dichas restricciones sean establecidas de acuerdo con el régimen general contenido en el artículo 163 de la ley, en lugar de hacerlo en una medida genérica que se aplica incluso al perímetro de algunos predios agrícolas. Las necesidades de estacionamientos reservados de dichas instituciones seguirán siendo satisfechas sobre la base de una reserva en torno al acceso principal. Por otra parte, se aclara que las distancias de que trata este artículo son medidas por el costado correspondiente. En el artículo 164 se anula la obligación de que el municipio deba solicitar un informe previo a Carabineros para otorgar estacionamientos reservados, medida que, en la práctica, no ha mostrado ser necesaria y que fuerza a destinar personal policial a tramitar los informes, en desmedro de funciones de orden y seguridad más prioritarias.

ARTICULO 158.

Proposición Nº 21. **Del Ejecutivo, para derogar el artículo 158.**

El señor Bertín señaló que en la televisión se han mostrado algunos problemas derivados de esta norma, que establece que los paraderos de taxis son libres. Indicó que eso es una utopía y ha llevado a que los paraderos de los taxis sean asignados según la ley del más fuerte. Agregó que existen grupos que se cohesionan para defender un paradero y evitar que lleguen taxistas llamados "piratas". Afirm6 que esta situación, además de constituir una falta de seguridad, no garantiza a la comunidad que el servicio sea el apropiado.

Por lo tanto, se propone anular las normas de los paraderos de taxis y entrar a definirlos como estacionamientos reservados, de tal forma que el municipio los asigne por licitación, tal como lo dispone el inciso final del artículo 164 que se propone en este proyecto. De esta forma, el municipio tendrá el control sobre quienes son los taxistas que operan en determinados paraderos y los pasajeros tendrán un ente ante quien reclamar, lo que hoy no existe.

- Puesta en votación la derogación propuesta en el Nº 21 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTICULO 160.

Proposición Nº 22, letra a). Del Ejecutivo, para reemplazar el número 8 del artículo 160 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."

Proposición Nº 22, letra b). Del Ejecutivo, para agregar el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 160:

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

El señor Bertín señaló que, con la modificación propuesta, se amplía la distancia en la cual no se puede estacionar, a la entrada de los organismos que indica. Por otro lado, la parte final del número 8 actual dice que la prohibición no se aplicará 'la los vehículos de sus funcionarios que éstas autoricen al efecto", la que se amplía en el texto propuesto, que dice “la los vehículos que éstas autoricen al efecto". Esto se basa en que se puede autorizar a un vehículo de una persona que no sea funcionaria.

La disposición propuesta en el número 8, inciso segundo, significa que no abarca la acera del frente.

- Puestas en votación las proposiciones planteadas en las letras a) y b) del Nº 22 del artículo 1º del proyecto de ley, fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTICULO 164.

Proposición Nº 24, letra a). Del Ejecutivo, para eliminar, en el inciso primero del artículo 164, la expresión "y previo informe de Carabineros".

Proposición Nº 24, letra b). Del Ejecutivo, para agregar el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 164:

“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, los cuales no podrán ser concedidos por un lapso superior a cinco años."

El señor Bertín explicó que, con la modificación propuesta, se eliminará en el inciso primero el informe de Carabineros, primero, porque no obliga al municipio y segundo, porque es una tramitación demorosa. Por otra parte, en el nuevo inciso final propuesto, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para dictar el reglamento referente a la licitación que deberán efectuar los municipios. Así, estarán dentro del sistema de licitación desde los estacionamientos reservados de Brinks Valores hasta los paraderos de taxis.

Agregó que, en lo referente a la licitación, los municipios podrán conceder estímulos para que los lugares más convenientes sean ocupados por los mejores taxis. Además, los taxis se regirán por las normas generales de los establecimientos reservados.

* Los Diputados señores Jara, Hurtado, Tohá, Ascencio; Letelier, don Felipe, y García, don René, formularon una indicación para intercalar, en el inciso final propuesto, entre las palabras "reservados" y “, los", la expresión “para taxis."

- **Puestas en votación las proposiciones dispuestas en las letras a) y b) del número 24 del artículo 19 del proyecto del ley, incluida la indicación formulada, fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes.**

XII. CRUCES FERROVIARIOS.

Artículos 108, 109; 172, Nº 18; 197, Nº 2, y 198, Nº 24.

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

La norma legal mencionada es la que no ha permitido introducir conceptos modernos de control de tránsito en los cruces a nivel, dado que la ley al obligar a todos los conductores a detener su vehículo no permite asignar beneficios a otras modalidades de control, como 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.

Ciertamente, nuestro país no es el primero en el cual una definición tan restrictiva de la operación de los cruces ferroviarios se ha mostrado contraproducente. En el hecho, la mayoría de las legislaciones modernas han tendido a abandonar el concepto de la detención obligatoria. Así, el texto tipo de la legislación del tránsito de Estados Unidos elimin6, en la revisión del año 1975, la obligación de que todos los vehículos deban detenerse en los cruces ferroviarios, dado que los estudios efectuados han demostrado su inconveniencia. En forma análoga, las legislaciones de Inglaterra y de España, entre otras, no obligan a que los conductores detengan sus vehículos en los cruces ferroviarios.

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.

ARTICULO 108.

Proposición Nº 13. Del Ejecutivo, para sustituirlo 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."**

El señor Milton Bertín explicó que la ley actual dice que hay que parar antes de todos los cruces ferroviarios. Añadió que, en Miami, los cruces ferroviarios operan bastante bien, son muy seguros y nadie se detiene al llegar a ellos. Lo se que se utiliza son controles automáticos de cruces ferroviarios, que han venido a reemplazar al funcionario.

Agregó que, actualmente, en Chile son ¡legales las luces en los cruces ferroviarios. El artículo 108 vigente señala que los conductores deberán detener su vehículo antes del cruce ferroviario y sólo podrán continuar su marcha después de comprobar que no existe riesgo de accidente, por ello no existe ninguna posibilidad legal de que los vehículos no se detengan en un cruce 'ferroviario. Ejemplo de esto es el cruce de La Calera. El artículo propuesto establece, por primera vez en la ley, las barreras como medio de controlar un cruce ferroviario, permitiéndose de esta forma modernizar el control de los citados cruces.

- **Puesta en Votación la modificación propuesta en el Nº 13 del artículo 1º del proyecto de ley, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 109.

Proposición Nº 14. **Del Ejecutivo, para derogarlo.**

El señor Bertín señaló que, al derogarse la norma, se eliminan las descripciones reglamentarias sobre el organismo que debe instalar las señales. Añadió que, en la actualidad, hay duplicidad de operaciones para el mismo objeto.

* Los Diputados señores Jara, Hurtado, Tohá, Ascensio; Letelier, don Felipe, y García, don René, formularon una indicación para sustituir 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."

- **Puesta en votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

- Puesta en votación la derogación del artículo 109, propuesta en el Nº 14 del artículo 1º del proyecto de ley, fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTICULO 172.

Proposición Nº 27. Del Ejecutivo, para derogar el número 18 del artículo 172.

El señor Bertín indicó que, con la derogación propuesta, se elimina la existencia de una norma que penaliza la no detención antes de

ingresar a un cruce ferroviario, debido a que se aprobó el sistema de control por barreras.

- **Puesta en votación la eliminación propuesta en el Nº 27 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 197.

Proposición Nº 31, letra a). Del Ejecutivo, para agregar, en su número 2, a continuación de la palabra “PARE", la expresión "o no respetar las barreras de un cruce ferroviario".

El señor Bertín expresó que, con esta modificación, se propone considerar gravísima tal infracción, lo cual es coincidente con la enmienda introducida en el artículo 172.

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 31, letra a), del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 198.

Proposición Nº 32, letra a). Del Ejecutivo, para derogar el número 24 del artículo 198.

El señor Bertín señaló que esta proposición es coherente con las anteriores, porque persigue eliminar la no detención del vehículo antes del cruce de una línea férrea como infracción grave.

- **Puesta en votación la eliminación propuesta en el Nº 32, letra a), del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

XIII. DISPOSICIONES VARIAS.

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

ARTICULO 2º.

Proposición Nº 1, letra a). Del Ejecutivo, para intercalar, en el artículo 2º, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

"Bicicleta o triciclo: Tipos de vehículos que son propulsados s6lo por la energía muscular de su conductor."

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

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

El señor Bertín aclaró que se incluyen en la ley las definiciones asociadas a biciclos, las que son necesarias para la definición legal de dichos medios de transporte, a fin de señalizar, regular y cautelar apropiadamente el uso de las pistas exclusivas destinadas a ellos.

Añadió que, con la modificación relativa a la "Pista Sólo Bus", se persigue que la ley reconozca la existencia de ella.

Consecuentemente, en el artículo 198 se agrega la infracción de usar ¡lícitamente la pista "sólo bus"; pero el bus podría utilizar otra pista.

Agregó que es preciso aclarar que en el proyecto se establece que los vehículos que no sean buses sólo pueden ocupar las pistas de buses para virar. La infracción se produciría si el vehículo no vira. Si se ingresa a la pista "sólo bus" con 30 ó 40 metros de anticipación al cruce, no se estará cometiendo una infracción, siempre que se vaya a virar.

La política de transporte considera dar prioridad al desplazamiento de los vehículos de alta tasa de ocupación, como los buses, trolebuses, etcétera, frente al transporte privado. Dicho propósito reconoce un concepto de equidad, consistente en mejorar las condiciones de desplazamiento de los vehículos que, dada su capacidad de transporte, hacen un uso óptimo de la escasa capacidad vial disponible. Con tal fin se construyen pistas sólo para buses, ya sea sobre la base de demarcación o con algún grado de segregación física, de tal forma de evitar que la congestión provocada por vehículos particulares, demore a los vehículos que llevan habitualmente a más del 70% de los viajeros en las ciudades. Sin embargo, la ley no reconoce la existencia de dichas pistas y, por consiguiente, su cumplimiento queda sujeto a la Norma relativa al cruce de líneas de demarcación continua, feble argumento que es necesario corregir. En suma, se introduce en las definiciones el concepto de Pista Sólo Bus" en este artículo 2º y se establece como falta el uso ilícito de esta pista, en el artículo 198, Nº 32.

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 1, letra a), del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 34.

Proposición Nº 2. Del Ejecutivo, para intercalar, en su inciso cuarto, entre la palabra "parcial" y el punto (.) que la sigue, la siguiente frase: no la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario"

El señor Bertín explicó que la modificación de esta norma se originó en un caso concreto, consistente en que una persona decidió exportar un vehículo usado desde Antofagasta a Perú y el Servicio del Registro Civil se negó a borrar la inscripción, aduciendo que no existía una norma que lo permitiera.

Agregó que, por lo tanto, parece conveniente establecer una disposición amplia, que permita al propietario de un vehículo retirar o cancelar su inscripción. Añadió que existen muchos vehículos que pueden ser retirados del Registro, por cuanto sólo pueden ser usados dentro de recintos privados, por ejemplo, dentro de una compañía minera.

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 2 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 35.

* El Ejecutivo presentó una indicación para intercalar, en el inciso segundo del artículo 35, entre las palabras "los" y "gravámenes", la expresión "arrendamientos,".

El señor Bertín indicó que el motivo de la indicación es regularizar una situación que se ha producido con el Servicio del Registro Civil, organismo que se ha negado a inscribir los arrendamientos de los vehículos. Añadió que, al no existir un registro de arrendamiento, cuando alguien que toma en arriendo un vehículo comete una infracción, el juez necesariamente debe notificar al propietario del vehículo, situación que produce serios problemas. Por lo tanto, ésta es una modificación importante, especialmente en el caso de los contratos de "leasing" y de otras figuras jurídicas.

- **Puesta en Votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULOS 64, 65. 66, 67, 68, 69, 70. 74, 75 y 76.

Todos estos artículos contienen esbozos de 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.

Proposición Nº 3. Del Ejecutivo, para derogar los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75 y 76.

- **Puestas en votación las derogaciones propuestas en el Nº 3 del artículo 1º del proyecto, fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 79

Proposición Nº 4. Del Ejecutivo, para reemplazar el artículo 79 por el siguiente:

"Articulo 79.- El uso del cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros, en automóviles, camionetas, camiones y similares."

El señor Bertín expresó que se propone reemplazar todas las exigencias técnicas consignadas en el reglamento por una norma que disponga la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad. Explicó que en el reglamento no se puede establecer su uso obligatorio. Manifestó además, que, el cinturón de seguridad es útil aunque no haya apoya-cabeza y agregó que la norma que hace obligatorio el uso de apoya-cabeza en los vehículos nuevos ya está promulgada.

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 4 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 80.

Proposición Nº 5. Del Ejecutivo, para derogar el artículo 80.

El señor Bertín especificó que se propone derogar este artículo, por cuanto se refiere a normas técnicas de motocicletas, motonetas, bicicletas y triciclos, las que se incluirán en el reglamento.

- **Puesta en votación la derogación propuesta en el Nº 5 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 100.

El actual artículo 100 estatuye que:

"La instalación y mantención de la señalización del tránsito en las zonas urbanas corresponderá a las municipalidades. La misma obligación tendrá la Dirección de Vialidad respecto en las vías sujetas a su cuidado."

*La modificación que se propone es producto de una indicación formulada por los Diputados señores Pérez, don Víctor; Jara, Ascencio; Letelier, don Felipe, Salas, Hurtado y Longueira, para agregar al artículo 100 el siguiente inciso segundo:

"De los daños que se causen en accidentes en lugares con defectuosa o mal conservada señalización, o con pavimento en mal estado, será responsable el fisco o la municipalidad, en su caso, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere caberles a sus agentes."

- **Puesta en votación la indicación, fue aprobada por seis votos a favor y una abstención.**

ARTICULO 149.

El artículo 149 vigente señala que:

"El conductor de un vehículo deberá conducirlo a una velocidad reducida al ingresar a un cruce de calles o caminos, cuando se aproxime y vaya en una curva, cuando se aproxime a la cumbre de una cuesta y cuando conduzca sobre cualquier camino angosto o sinuoso."

Para un mejor entendimiento del análisis de este artículo, se menciona, a continuación, lo que dispone el artículo 148:

"Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles.

En todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes."

Se propone eliminar el artículo 149, que dispone que "El conductor de un vehículo deberá conducirlo a una velocidad reducida al ingresar a un cruce..." Resulta innecesario dicho enunciado, habida consideración de que una regla así planteada, en realidad, está cubierta por la norma genérica contenida en el artículo 148. Cabe destacar que la necesidad de reducir la velocidad en todas las intersecciones es contraproducente, dado que se ha demostrado que las tasas de accidentes se incrementan en las zonas en que existen cambios de velocidad. Igualmente, la emisión de contaminantes atmosféricos y el ruido son máximos en las maniobras de aceleración. De acuerdo con dicho precepto, a título de ejemplo, podría darse que los vehículos que circulan por la avenida Eleodoro Yáñez en la comuna de Providencia, deberían disminuir su velocidad en todas las intersecciones, incluidas las semaforizadas. La necesidad de reducir la velocidad en las intersecciones obedece a deficiencias en la señalización y demarcación, pues habitualmente se presume que dicha maniobra se efectúa para tener tiempo a f in de reconocer cual acceso tiene prioridad en la intersección, aspecto que debería estar tratado de tal forma que no fuere ambiguo, por ejemplo, sobre la base de la provisión de la demarcación "pare" o "ceda el paso" sobre la calzada.

Proposición Nº18. Del Ejecutivo, para derogar el artículo 149.

El señor Bertín explicó que el artículo 149 obliga a los conductores de vehículos a reducir la velocidad al ingresar en un cruce. Agregó que conducir a una velocidad reducida en los cruces es un error. Indicó que, en Santiago, hay calles que tienen prioridad en todas las esquinas. Nadie espera que se reduzca la velocidad en todos los cruces.

Añadió que la obligación de conducir a velocidad reducida en las proximidades de una curva, de la cumbre de una cuesta o sobre cualquier camino angosto o sinuoso, situaciones contempladas en el artículo 149, queda cubierta por la Norma genérica del artículo 148, que obliga a conducir a velocidad razonable y prudente, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario.

- **Puesta en votación la derogación propuesta en el Nº 18 del artículo 1º del proyecto de ley, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 150.

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

de instalar señales que modifiquen las velocidades máximas establecidas por la ley (artículo 150).

Proposición Nº19. Del Ejecutivo, para reemplazar sus 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 esta tenga dos o más pistas en sentido único, el límite de velocidad para automóviles será de 120 kilómetros por hora;

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

El señor Bertín destacó que, con la modificación de este artículo, el Ejecutivo propone aumentar los actuales límites de velocidad, recogiendo algunas sugerencias de los señores Diputados en cuanto a elevar el límite de velocidad en carreteras a 120 kilómetros por hora. Añadió que a este mismo tema se refieren los proyectos de ley iniciados en mociones, la primera presentada por la Diputada señora Prochelle y los Diputados señores Galilea, Taladriz, Vilches; García, don René, y Kuschel, y de los ex Diputados señores Alamos, Morales; Pérez, don Juan Alberto, y Navarrete (boletín Nº 771-15),1 y la segunda patrocinada por las Diputadas señoras Prochelle y Cristi y los Diputados señores García, don René; Ribera; García, don José; Errázuriz, Hurtado, Galilea, Taladriz y Alvarez-Salamanca (boletín Nº 1308-15).

Destacó que, no obstante, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha investigado con profundidad el tema de la velocidad, revisando bibliografía internacional. A la conclusión a que ha llegado es que el aumento de la velocidad máxima de 100 a 120 kilómetros por hora se traduce, necesariamente, en el aumento de accidentes. Es necesario tener presente que los límites de velocidad se establecen para que, ante lo inesperado, se pueda reaccionar en forma eficaz. En ese sentido, en numerosos países se están reduciendo los límites de velocidad.

Expresó que, en países desarrollados, como Alemania, donde existen las "autobahns", que son autopistas segregadas, sobre las cuales no hay tránsito de peatones, ni animales, ni caminos que las crucen a nivel, se ha determinado reducir el límite máximo de velocidad a 100 kilómetros por hora y se ha demostrado que, a menor velocidad, es menor el número de accidentes que se producen.

Por otra parte, algunos señores Diputados expresaron su desacuerdo con aumentar los actuales límites de velocidad, argumentando que tal situación produciría, necesariamente, un aumento de los accidentes de tránsito.

Vuestra Comisión acordó estudiar la proposición del Ejecutivo en conjunto con las mociones presentadas sobre la misma materia, que se señalan a continuación:

MOCIÓN Nº 771-15.

De la Diputada señora Prochelle, de los Diputados señores Galilea, Taladriz, Vilches; Garcia, don René, y Kuschel, y de los ex Diputados señores Alamos, Morales; Pérez, don Juan Alberto, y Navarrete, para reemplazar el artículo 150 de la ley Nº 18.290, de Tránsito, por el siguiente:

"Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1- En zonas urbanas, 50 kilómetros por hora.

2.-En zonas rurales no pavimentadas, 90 kilómetros por hora.

3.-En zonas rurales pavimentadas, 100 kilómetros por hora.

4.- En zonas rurales pavimentadas, para los automóviles y vehículos con capacidad de carga de hasta 750 kilogramos, cuando la calzada tenga demarcada , dos o más pistas de circulación en un mismo sentido, 120 kilómetros por hora."

MOCIÓN Nº 1308-15.

De las Diputadas señoras Prochelle y Cristi, y de los Diputados señores García, don René; Ribera; García don José; Errázuriz, Hurtado, Galilea, Taladriz y Alvarez-Salamanca, para sustituir el artículo 150 de la ley Nº 18.290 por el siguiente:

"Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas, 50 kilómetros por hora, y

2.- En zonas rurales:

a) en caminos pavimentados o asfaltados de doble vía, 120 kilómetros por hora;

b) en caminos pavimentados o asfaltados de una vía, 100 kilómetros por hora, y

c) En caminos de tierra o de ripio, 80 kilómetros por hora.

En los casos o circunstancias establecidos en el artículo 72, la velocidad se reducirá, respecto de las letras a), b) y c), a 100, 80 y 70 kilómetros por hora, respectivamente."

La Comisión acordó votar el artículo 150 propuesto por el Ejecutivo en forma separada.

- **Puesto en votación el número 1, letras a), b) y c) de la proposición Nº 19 del artículo 1º del proyecto, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.**

- Puesto en votación el número 2, letras a) y b) de la proposición Nº 19 del artículo 1º del proyecto, fue aprobado por cuatro votos a favor y tres en contra.

- **Estudiadas las dos mociones, la Comisión acordó incorporar, en el texto propuesto por el Ejecutivo y aprobado por la Comisión, el inciso final de la moción contenida en el boletín Nº 1308-15, con las adecuaciones que correspondieren, por seis votos a favor y uno en contra.**

- Finalmente, se aprobó, por cinco votos a favor, tres en contra y una abstención, incorporar una indicación de los Diputados señores Jara, Ortiz, Tohá y Letelier, don Felipe, que agrega el siguiente inciso final nuevo:

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

ARTICULO 151.

Se considera innecesario el trámite adicional que señala el artículo 151, o sea, la exigencia de un informe previo de Carabineros para que el operador de la vía -Vialidad o el Departamento de Tránsito Municipal- pueda aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en la ley, por lo que se propone suprimir dicha exigencia.

Proposición Nº 20. Del Ejecutivo, para eliminar, en el inciso primero del articulo 1º, **la expresión "y previo informe de Carabineros de Chile".**

El señor Bertín explicó que este artículo exige el informe de Carabineros para aumentar o disminuir los límites de velocidad, lo cual es burocrático. Además, ese informe de Carabineros no es vinculante para quien lo solicita y diluye la responsabilidad. Carabineros de Chile estuvo de acuerdo con esta proposición.

- **Puesta en votación la eliminación propuesta en el Nº 20 del articulo 1º del proyecto de ley, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 161.

Proposición Nº 23. Del Ejecutivo, para intercalar, entre las palabras "Inspectores" y "Municipales", la expresión “Fiscales o”.

El señor Bertín explicó que con esta proposición se regulariza una situación de hecho, ya que los inspectores del Ministerio de Obras Públicas deben tener la facultad de ordenar el retiro de los vehículos que estén detenidos o abandonados en los caminos, situación que se presenta, por ejemplo, en el túnel de Lo Prado. En la actualidad, la ley faculta sólo a Carabineros de Chile y a los inspectores municipales para retirar los vehículos abandonados o que se encuentren mal estacionados.

* El Diputado señor García, don René, formuló una indicación, para agregar, a continuación del inciso segundo, la siguiente frase:

"Los daños que sufran los vehículos serán de cargo de quien los haya retirado del lugar donde se cometa la infracción."

Fundó su indicación señalando que ha observado que quienes retiran los vehículos no tienen ninguna consideración con ellos. A su juicio, es inconcebible que una grúa que retira el vehículo destroce su caja de cambios y su diferencial. Considera que debe existir mayor respecto por la propiedad privada.

El señor Bertín expresó que, si bien compartía el criterio en que se fundaba la indicación, advertía que con ella se tendía a establecer la responsabilidad por los daños ocasionados al vehículo sobre la persona que hubiera ordenado su retiro. Añadió que, siendo una norma que podría interpretarse como de justicia para un caso particular, tenía una connotación social negativa, porque desde que el municipio o el Ministerio de Obras Públicas comiencen a ser responsables de los eventuales daños, que algunas veces pueden ser preexistentes, dejará de existir la posibilidad de que los vehículos mal estacionados sean retirados por la municipalidad o de que los que se encuentren abandonados en los caminos sean retirados por el Ministerio de Obras Públicas.

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cuatro votos en contra y una abstención.**

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 23 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 165.

* El Diputado señor Sabag formuló una indicación para modificar el número 8 del artículo 165, en la siguiente forma: Reemplazar el punto y coma (;) final por una coma (,) y agregar la expresión “y arrojar desde los vehículos colillas de cigarrillos o cualquier tipo de desperdicios;".

- Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cuatro votos en contra y dos abstenciones.

ARTICULO 174.

* El Ejecutivo presentó una indicación para agregar al artículo 174 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."

El señor Bertín indicó que la modificación propuesta está relacionada directamente con el 11leasing". Explicó que, en lo referente a la seguridad del tránsito, interesa que las infracciones y las responsabilidades civiles recaigan sobre quien opera el vehículo. Agregó que la situación que viven en la actualidad las empresas de "leasing" es muy complicada. Además, esto les afecta en el desarrollo de su actividad económica.

- Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

En seguida el Diputado señor Sabag, formuló una indicación para agregar en el artículo 174, el siguiente inciso final, nuevo:

"no regirá la responsabilidad civil anteriormente mencionada cuando el propietario del vehículo participe en los hechos, obtenga que la compañía de seguros en la cual esté asegurado se haga parte en el juicio, ofreciendo el pago solidario de la indemnización a que el asegurado pudiere ser condenado."

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 187.

Proposición Nº 29. Del Ejecutivo, para derogar el inciso segundo del artículo 187.

El señor Bertín indicó que la norma que se pretende derogar jamás se ha cumplido y que, si se cumpliere, impondría un gravamen enorme a Carabineros de Chile. La disposición señala que los dueños de garajes, en un formulario oficial, deben informar de todos los vehículos accidentados. Esto significaría que miles de talleres deberían dar esta información a lo largo de todo el país.

- **Puesta en votación la derogación propuesta en el Nº 29 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por cinco votos a favor y una abstención.**

ARTICULO 197.

En conformidad con el artículo 197, Nº3, constituye una infracción gravísima conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida. Por otra parte, también constituye una infracción grave el no respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, exceptuados el signo "PARE" y las luces del semáforo. En consecuencia, el no respetar una señal que, por ejemplo, limita la velocidad a 30 kilómetros por hora, puede ser considerada una infracción tanto gravísima como grave, hasta el punto de que existen fallos en un sentido u otro. Luego, a fin de unificar criterios en la aplicación de sanciones, se estima conveniente modificar el Nº 3 del artículo 197, aclarando que tal infracción corresponde solamente a la conducción de un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida por el artículo 150. De este modo, se unificarán los criterios en la aplicación de las sanciones y, por otra parte, sólo se penarán como infracciones gravísimas aquellos casos en que se hayan excedido los límites máximos de velocidades, situaciones en que tanto los riesgos de accidentes como las consecuencias de los mismos son mayores que las establecidas por el Nº 3 del artículo 197.

Proposición Nº 31, letra b). Del Ejecutivo, para reemplazar 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.«

El señor Bertín señaló que el artículo 197 dispone las infracciones gravísimas. Según la ley de Tránsito, se aplican dos normas por infracción de los límites de velocidad: una, que es la gravísima, la establece el Nº 3 del artículo 197, y la otra, que es considerada grave, consiste en contranir la señalización. Los conductores que no respetan una señalización de velocidad máxima de 50 kilómetros por hora en la carretera pueden ser condenados con multa por infracción gravísima, por ir a exceso de velocidad, o por una grave, consistente en no respetar la señalización. Agregó que existe jurisprudencia de los tribunales en ambos sentidos.

Indicó que es conveniente dejar como infracción gravísima sólo la de conducir a mayor velocidad que la máxima permitida en el artículo 150, o a la que hubiere sido aumentada. 0 sea, sería considerada gravísima la infracción de conducir a más de 100 kilómetros por hora en carretera o a más de 50 kilómetros por hora en zonas urbanas. En consecuencia, no se consideraría infracción gravísima conducir a 50 kilómetros por hora en carretera cuando un letrero señala como velocidad máxima 30 kilómetros por hora.

Agregó que la modificación propuesta es importante, por cuanto a veces las señales en las carreteras están mal ubicadas y no permiten precisar la culpabilidad.

- **Puesta en Votación la modificación propuesta en el Nº 31, letra b), del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 198.

Proposición Nº 32, letra d). Del Ejecutivo, para agregar el siguiente número 32, nuevo:

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

El señor Bertín expuso que este tema es de fondo y tiene que ver con la política de transportes establecida por el Ejecutivo. Se señala que los buses son los que tienen preferencia en el uso del espacio vial escaso, el que tiene una elevada ocupación. No se puede restringir la posibilidad de que los buses puedan utilizar otras pistas.

- Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 32, letra d), del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por cuatro votos a favor, uno en contra y dos abstenciones.

* Posteriormente, los Diputados señores Jara; García, don René; Encina, Salas, Taladriz y Hurtado, formularon una indicación para modificar el artículo 198 en la siguiente forma:

a) En el número 4, colocar en plural la palabra "curva".

b) En el número 29, eliminar la conjunción "y" y sustituir la coma (,) que la antecede por un punto y coma (;).

c) En el número 31, sustituir el punto aparte (.) por un punto y coma (;).

d) Agregar los siguientes números:

"33.- 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;

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

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

La indicación tiene por objeto modificar el artículo 198 de la ley de Tránsito, que sanciona las infracciones o contravenciones graves.

Se trata de una norma nueva que se incorpora en el proyecto.

La enmienda introducida por la letra a) incide en el número 4, que sanciona el hecho de adelantar a otro vehículo por la berma, "en curva", puentes, túneles, pasos a nivel y cruces no regulados, o al aproximarse a la cima de una cuesta.

Se ha colocado en plural la palabra "curva" para hacer referencia al tramo curvo de una carretera en la cual no se puede adelantar.

La letra d) comprende tres nuevas causales de infracciones o contravenciones graves.

La que aparece signada con el número 33 sanciona 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.

Es de todos sabido que la ley de Tránsito prohíbe a las personas conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y los peligros presentes y los posibles. La velocidad, en todo caso, debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario para evitar accidentes. Así lo dispone el artículo 148.

El artículo 150 establece, como límites máximos de velocidad, cuando no existan los riesgos o circunstancias indicados, 50 kilómetros por hora, en las zonas urbanas, y 100 kilómetros por hora, en las zonas rurales.

Las velocidades máximas indicadas son sobrepasadas, frecuentemente, por conductores que se valen de elementos o artefactos que portan en sus vehículos y que les permiten detectar, con la debida anticipación, los controles policiales en calles y carreteras. Al hacerlo, tienen tiempo para disminuir su desplazamiento a los límites legales autorizados y se evitan la sanción que debió serles impuestas con lo cual burlan la acción policial y la ley. Superado el obstáculo del control, prosiguen corriendo a altas velocidades, más allá de las permitidas, con los consiguientes riesgos para ellos y para las demás personas que ocupan las vías, como queda demostrado con las estadísticas de que se ha hecho mención en este informe.

Esta conducta ilícita, en alguna forma, se ve incentivada por la profusa propaganda de venta de estos equipos, cada vez más sofisticados para cumplir a cabalidad con su cometido. Además, hay que tener presentes los adelantos que, cada cierto tiempo, deben introducirse en los equipos que maneja la autoridad policial para que no resulten inoperantes en la práctica, con el consabido costo para el erario nacional.

Lo anterior, junto con constituir una burla de las normas legales vigentes, refleja un manifiesto propósito de no respetarlas y proporciona un mal ejemplo a la comunidad, lo cual debe reprimirse con firmeza, elevando esa actuación a la calidad de falta grave.

La signada con el número 34 sanciona transitar, sin estar legalmente exceptuado, por una zona urbana restringida por razones de contaminación ambiental. Guarda relación con las restricciones que para la circulación de vehículos motorizados dispone la autoridad administrativa, concretamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de lo establecido en los artículos 111 y 118 de la ley de Tránsito y en el artículo 3º de la ley Nº 18.696.

La regla básica en la materia está en el artículo 118, que faculta al mencionado Ministerio para prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo, o de tipos específicos de éste, por determinadas vías públicas.

La signada con el número 35 sanciona circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en los casos mencionados en el artículo 120.

La regla general, consignada en el artículo indicado, es que los vehículos deben circular por la mitad derecha de la calzada, salvo cuando se adelante a otro vehículo que vaya en el mismo sentido, cuando el tránsito por la mitad derecha esté obstruido y, en la circulación urbana, cuando la calzada tenga más de tres pistas en un mismo sentido o cuando esté señalizada para el tránsito en un solo sentido.

Complementa la norma anterior el artículo 121, el cual dispone que los vehículos que transiten a una velocidad menor que la Normal deben usar la pista del lado derecho de la calzada.

Esta norma es causa frecuente de accidentes. A mayor abundamiento, los vehículos en Chile están programados para circular por la mitad derecha de la calzada.

Hoy en día, conforme con el artículo 200 de la ley de Tránsito, constituye una sanción leve, al no estar expresamente enumerada entre las infracciones gravísimas, graves o menos graves.

- <u>Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.

* A continuación el Diputado señor Sabag formuló una indicación para intercalar en el artículo 198, entre los N^{os}. 18 y 19, el siguiente Nº 19, nuevo:

"19. Botar o abandonar en las bermas o aceras de caminos o calles, cigarrillos u otras materias que puedan causar combustión de cualquier tipo o contaminar el ambiente, tales como colillas, vidrios, plásticos, aceites o neumáticos."

El señor Bertín declara estar de acuerdo con esta norma. Agregó que en la actualidad no está penado el botar objetos desde los vehículos. Sin embargo, esta norma no debería llevar a la suspensión de la licencia de conducir, por cuanto quien arroje ciertos objetos podría ser un acompañante del conductor o algún otro pasajero.

Finalmente sugirió que esta sanción debería consistir en multa, sin que conlleve anotaciones en registros.

- **<u>Puesta en votación la indicación, fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.**

<u>ARTICULO 201.</u>

* El Diputado señor Sabag presentó una indicación para reemplazar, en el artículo 201, los números 1, 2, 3 y 4, por los siguientes:

"1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, entre $15.000 y $24.000.

2.- Infracciones o contravenciones graves, entre $13.000 y $15.000.

3.- Infracciones o contravenciones menos graves, entre $6.000 y $13.000.

4.- Infracciones o contravenciones leves, entre $2.000 y $6.000."

Algunos señores Diputados consideraron bastante apropiada la indicación, puesto que fija rangos y es bueno establecer flexibilidad para que los jueces determinen las multas.

Además, se recordó que el Presidente de la Asociación de Jueces de Policía Local, cuando habló ante la Comisión, planteó la posibilidad de facultar . a los jueces para tomar en cuenta distintas consideraciones.

- **<u>Puesta en votación la indicación fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes</u>.**

* A continuación el Diputado señor Sabag formuló una indicación para agregar en el artículo 201, el siguiente inciso final, nuevo:

"A quien arroje objetos desde un vehículo se le aplicará una multa de dos a diez unidades tributarias mensuales."

* El Diputado señor Jara presentó una indicación para modificar los montos señalados en la indicación del señor Sabag, en la siguiente forma: Reemplazar los guarismos "dos por una" y "diez por cinco".

- **Puesta en votación la indicación fue aprobada con la modifícación propuesta por el Diputado señor Jara, por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 203.

Proposición Nº 34. Del Ejecutivo, para agregar el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 203:

“Tratándose de la infracción de conducir con la licencia vencida, se eximirá de la suspensión al conductor que exhibiere la licencia renovada.”

El señor Bertín explicó que el fundamento de esta proposición es dar un estímulo a la renovación de las licencias. Agregó que se reconoce que a muchos conductores se les vencen las licencias sin que se den cuenta de ello.

* El Diputado señor García, don René, presentó una indicación para reemplazar, en los N^{os}. 2 y 3 del artículo 203, el guarismo "dos" por "tres" y para agregar que esto "No se aplicará a los infractores por exceso de velocidad".

Fundó su indicación en que muchas de las infracciones en las que se incurre son involuntarias. Añadió que tales infracciones a veces se producen por desconocimiento de las señales que se ponen en calles por las que no se ha transitado anteriormente. Sostuvo que habría que dejar un margen para los conductores que cometen esas infracciones, que habría que darles una oportunidad más, pensando en las personas para quienes la conducción es su fuente de trabajo.

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por un voto a f avor, cuatro en contra y una abstención.**

Los Diputados señores García, don René; Encina, Jara, Taladriz, Salas y Hurtado, presentaron una indicación para modificar el artículo 203, en la siguiente forma:

a) En su número 1, sustituir la expresión "suspensión de diez a noventa días" por "suspensión de uno a seis meses".

b) En su número 2, reemplazar la expresión "suspensión de tres a seis meses" por “suspensión de seis meses a un año", y la coma y la conjunción "y" por un punto (.).

c) Suprimir el número 3.

La indicación tiene por finalidad aumentar la suspensión de la licencia de conducir, de acuerdo con la naturaleza de la infracción: si es gravísima, la suspensión de diez a noventa días se eleva a otra que va de uno a seis meses . Si el infractor comete dos de estas infracciones en un año calendario, se le impone una pena que va de seis meses a un año, la que hoy se extiende entre tres y seis meses.

Junto con lo anterior, se suprime el número 3 de este artículo, que permite aplicar una suspensión de uno a tres meses a los responsables de dos infracciones o contravenciones graves cometidas en un mismo año calendario.

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cinco votos en contra y una abstención.**

* Por otra parte, el Diputado señor Sabag formuló una indicación para modificar el artículo 203, en la siguiente forma:

a) Reemplazar el inciso primero por el siguiente:

" La licencia de conductor podrá suspenderse por el juez en los casos y en las formas siguientes:"

b) Agregar el siguiente inciso final, nuevo:

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

- **Puesta en votación la indicación, fue rechazada por siete votos en contra y una abstencio0n.**

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 34 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 204.

* El Diputado señor Sabag, formuló una indicación para reemplazar en el artículo 204, el inciso primero por el siguiente:

"La sanción de cancelación de la licencia de conductor podrá aplicarse por el juez en los casos siguientes:".

Algunos señores Diputados señalaron que con la modificación planteada se pretende transformar una Norma imperativa en una facultativa. Se indicó que es distinto suspender la licencia que cancelarla definitivamente, situación que en algunos casos significa privar a alguien de su fuente de trabajo. Por lo tanto, indicaron que sería preferible permitir a los jueces estudiar los antecedentes en cada caso particular.

- **Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTÍCULO 205.

Los Diputados señores García, don René; Jara, Encina, Taladriz, Hurtado y Salas, formularon una indicación para sustituir el inciso primero del artículo 205, por el siguiente:

"Artículo 205.- Caerán en comiso y serán destruidos los gallardetes, banderines, distintivos, dispositivos, elementos y artefactos que se usaren en contravención de esta ley.

La enmienda no tiene otra finalidad que armonizar el precepto con la nueva causal de infracción o contravención grave contenida en el Nº 33 del artículo 198 de la ley de Tránsito.

- **Puesta en votación, esta indicación fue aprobada por mayoría de votos.**

ARTICULO 206.

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

Proposición Nº 36. Del Ejecutivo, para agregar el siguiente inciso tercero, nuevo:

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

El señor Bertín indicó que la modificación tiene por objeto atacar el hábito de algunos conductores que, cuando son requeridos por Carabineros, dicen no tener licencia, caso en el cual no se les puede retener la licencia, y así se evitan la suspensión.

La norma establece el momento desde que comienza a regir el plazo de suspensión de la licencia. Si el tribunal nunca recibe la licencia, no habrá suspensión; pero, cuando el conductor solicite nueva licencia, porque la antigua vencerá en un momento determinado, comenzará a contarse el plazo de suspensión.

- **Puesta en votación la modificación propuesta en el Nº 36 del artículo 1º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

ARTICULO 211.

* El Diputado señor Sabag formuló una indicación para reemplazar, en el artículo 211, el número 2 por el siguiente:

"2.- Registrar, por orden del juez, las sanciones por infracciones gravísimas y graves de las Normas de esta ley, cometidas por conductores de vehículos, incluidos aquellos que no tengan licencia, sin perjuicio de la anotación mencionada en el número 4 de este artículo."

El señor Bertín explicó que, en la actualidad, se anotan en el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados las denuncias y que, si el juez exime de responsabilidad al conductor que comete la infracción, envía una nota al Registro y se borra la anotación.

En su exposición, el Presidente de la Asociación Nacional de Jueces de Policía Local se refirió a este tema y señaló que es inexplicable suponer responsables a las personas por una simple denuncia policial, la cual se inscribe en el Servicio de Registro Civil. Indicó que, a su juicio, tal situación atenta directamente contra los ciudadanos, toda vez que el sistema legal establece que sólo es responsable y será anotado en el registro quien haya sido sancionado por un tribunal. Añadió que, en la especie, ocurre el absurdo de que una persona aparece como supuestamente culpable en sus certificados, aun cuando, a la postre, no sea sancionada.

- Puesta en votación la indicación, fue aprobada por seis votos a favor y tres abstenciones.

XIV. MOCIONES.

BOLETIN Nº 372-15.

* Moción del Diputado señor Munizaga.

Modifica la ley Nº 18.290, ley de Tránsito, en lo relativo a vehículos de tracción humana, tales como bicicletas y otros similares.

"Articulo 1º.- Modifícase la ley Nº 18.290, de Tránsito, en la forma que a continuación se indica:

a) Intercálase, en el inciso primero del artículo 5º, entre la expresión "un vehículo motorizado" y 'lo a tracción animal" la frase “de tracción humana, excepto carros de mano".

b) Agrégase el siguiente inciso segundo al artículo 5º, pasando el actual segundo a ser tercero:

"Sin embargo, este requisito no se exigirá a aquellos conductores de vehículos de tracción humana menores de 18 años, quienes podrán conducirlos sin esta licencia."

c) Sustitúyese, en el artículo 6º, la coma que sigue a la expresión "animal" por la conjunción "y" e intercálase, entre dicha conjunción y la expresión "deberán llevar", la siguiente frase: "los conductores mayores de 18 años, en el caso de vehículos de tracción humana".

d) Sustitúyese, en el inciso primero del artículo 7º el punto aparte (.) por una coma (,) y agrégase la siguiente expresión: "salvo que ésta última sea menor de 18 años, en el caso de vehículos de tracción humana".

e) Sustitúyese en el inciso primero del artículo 8º, el punto aparte (.) por una coma y agrégase la siguiente expresión: "salvo que se trate de persones menores de 18 años, en el caso de vehículos de tracción humana".

f) Modifícase el inciso primero del artículo 12 de la forma siguiente:

1.- En el párrafo relativo a la Clase D, sustitúyese la coma (,) y la letra "y" que viene a continuación de la palabra "similares" por un punto y coma (;);

2.- En el párrafo relativo a la Clase E, sustitúyese el punto aparte (.) por una coma (,), seguida de la conjunción "y", y

3.-Agrégase la Clase F:

"Clase F: Vehículos de tracción humana, tales como bicicletas, triciclos y otros similares".

g) Sustitúyese la conjunción "y" entre las Clases D y E, por una coma (,) y agrégase, después de la Clase E, la expresión "y F".

h) Sustitúyese, en el inciso penúltimo del artículo 12 el punto aparte (.) por un punto seguido (.) y agrégase, a continuación, la siguiente expresión: "los poseedores de licencias Clase A-1, A-2, B, C y D estarán habilitados para conducir vehículos cuya conducción requiera licencia de la Clase F."

i) Sustitúyese el inciso segundo del artículo 8º por el siguiente: "Toda bicicleta o triciclo deberá estar equipado con placas plásticas o huincha reflectante en los bordes anteriores y posteriores de cada pedal. Asimismo, éstas se ubicarán en las horquillas delantera y trasera o, en forma de arco circular, en los rayos de cada rueda. En todo caso, en la horquilla delantera no podrán colocarse reflectantes de color rojo o anaranjado.".

j) Sustitúyese, en el artículo 72, el punto final (.) por una coma (,) y agrégase, a continuación, la siguiente expresión: "y los conductores de vehículos de tracción humana llevarán puestos sobre sus vestimentas un arnés o chaleco reflectante".

k) Agrégase, en el artículo 199, el siguiente número 14:

"14.- Conducir un vehículo de tracción humana en contravención de lo establecido en el artículo 72."

"Artículo 2º.- Esta ley comenzará a regir seis meses después de su publicación en el Diario Oficial."

La moción básicamente introduce la licencia para conducir bicicletas por personas mayores de 18 años.

Además, se contempla una nueva clase de licencia, que se denomina clase F, y, asimismo, se permite a los poseedores de licencias clase A-1, A-2, B, C y D para conducir vehículos cuya conducción requiera de la clase F.

Respecto de la licencia para ciclistas, cabe recordar que la antigua ordenanza de Tránsito contemplaba su existencia. Sin embargo, a consecuencia de su imposibilidad de cumplimiento, cayó en desuso. De aprobarse la exigencia de la licencia para ciclistas, se estaría agregando una innecesaria carga de trabajo a los municipios. Desde el punto de vista del

tránsito, la exigencia de la licencia a los ciclistas no constituye una ventaja. Sin embargo, ateniéndose a lo estrictamente procesal, tal situación constituye una ventaja, toda vez que en Chile la retención de la licencia es un mecanismo que asegura la comparecencia en los tribunales.

No se observa la necesidad de modificar la ley de Tránsito en términos de exigir licencia de conducir a los ciclistas. Además, se puede interpretar en el sentido de descentivar el uso de las bicicletas, lo cual es absolutamente contrario a lo que pretende la Comisión.

Sin embargo, la moción plantea otras modificaciones que parecen razonables. Por lo tanto, la Comisión acordó sugerir al Ejecutivo que incorpore las materias de tipo reglamentario en el correspondiente reglamento.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por cuatro votos en contra y dos abstenciones.**

BOLETIN Nº 489-15.

Moción de los Diputados señores Orpis, Ulloa, Melero, Correa de la Cerda, Leay y Bombal y de los ex Diputados señores Concha, Devaud y Horvath.

Artículo 1º.- La circulación de vehículos motorizados por calles y avenidas estará restringida en las ciudades que determine el Presidente de la República, a fin de reducir o evitar la contaminación atmosférica.

Artículo 2º. - La restricción vehicular a que se refiere esta ley podrá afectar a los vehículos motorizados en forma parcial y temporal. El decreto que la disponga señalará, en todo caso, las calles y avenidas en las que se aplicará la restricción, y las características de los vehículos a los cuales afecte, mediante elementos objetivos que aseguren una adecuada alternancia o rotación de la restricción.

Artículo 3º.- Se exceptúan de la restricción anterior los vehículos que utilicen gasolinas con bajo contenido de plomo y elementos catalizadores, en la forma que determine el reglamento.

La municipalidad respectiva otorgará, en este caso, un distintivo que acredite no estar afecto a la restricción de circulación, y que contendrá la leyenda "exento de restricción vehicular".

Artículo 4º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el articulo 197 de la ley Nº 18.290:

a) Eliminase la conjunción "y" que aparece en el Nº 5 y sustitúyese la comaque la antecede por un punto y coma (;);

b) Sustitúyese, en el Nº 6, el punto (.) por una coma (,) y agrégase la conjunción "y", y

c) Agrégase el siguiente Nº 7:

"7.- Transitar, sin estar legalmente exceptuado, por una zona urbana restringida por razones de contaminación ambiental, 0 utilizar indebidamente el distintivo “exento de restricción vehicular”. "

El señor Bertín señaló que la moción establece la restricción vehicular por ley y la letra c) del artículo 40 agrega al artículo 197 de la ley de Tránsito un número 7 que penaliza como infracción gravísima la circulación no autorizada.

Indicó que la actual situación legal es suficiente. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha establecido la restricción en virtud de las atribuciones que la ley vigente le otorga. Agregó que incluso la norma vigente ha sido objeto de todo tipo de pruebas respecto de su legalidad. La Corte Suprema, ha conocido del tema a partir de la interposición de un recurso de protección. Se estima que la ley otorga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones facultades suficientes para disponer la restricción vehicular. Por lo tanto, no parece conveniente establecer la restricción por vía de la ley.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 497-15

Moción de los Diputados señores Dupré y Ortiz y del ex Diputado señor Velasco, que modifica la ley de Tránsito en lo relativo a las menciones que debe contener la licencia para conducir.

Artículo único.- Agrégase, en el artículo *26* del Título I de la ley Nº 18.290, el siguiente número 7:

"7.- Grupo sanguíneo del titular del documento."

El señor Bertín informó que cada año se otorgan 300.000 carnés de conducir y que la aprobación de esta modificación significaría que habría que disponer del instrumental adecuado para hacer la prueba sanguínea a igual número de solicitantes.

Por otra parte, cuando un médico debe atender a un accidentado grave, solicita de inmediato un examen de sangre para conocer el grupo sanguíneo de la persona accidentada.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 537-15.

Moción del ex Diputado señor Palestro, que modifica la ley Nº 18.290, de Tránsito, con el objeto de incentivar el uso de las bicicletas.

Artículo 1º.- Modifícase la ley Nº 18.290, de Tránsito, en los artículos y sentidos que a continuación se indican:

a) Intercálase, en el artículo 20, después del significado de la palabra "Calzada" y antes del significado de la palabra "Conductor", lo siguiente:

"Ciclovía: parte de una calzada destinada exclusivamente a vehículos de tracción humana;"

b) Modifícase el artículo 136 en el sentido de eliminar la expresi6n "bicicletas" y la coma (,) que la sigue.

c) Intercálase un nuevo artículo 166 bis, que señale:

"Artículo 166 bis. - El tránsito por las ciclovías se hará en dirección opuesta al tránsito de vehículos motorizados y de tracción animal, debiendo, además, contar el vehículo con las luces y señales suficientes para ser distinguido.

La ciclovía estará separada por señales suficientes, a lo menos, a 2 metros del resto de la calzada en el costado izquierdo de ella. Las bicicletas, en caso alguno, podrán circular paralelamente entre sí en las ciclovía, excepto para el solo efecto de adelantar.

Las bicicletas tendrán derecho a paso preferencial en las esquinas cuando éste corresponda a los peatones o a los vehículos motorizados que realicen viraje. Sin embargo, este derecho se perderá respecto de los peatones.

El conductor deberá mantener ambos manos sobre el manubrio de la bicicleta y el debido control del vehículo y su necesaria estabilidad, quedando impedido de llevar cargas que le puedan impedir cumplir con esta disposición.

e) Reemplázase, al final del Nº 19 del artículo 172, la coma y la "y" por un punto y coma (;).

f) Reemplázase, al final del Nº 20 del artículo 172, el punto final ( ) por una coma (,) y agrégase la conjunción "y" después de ella.

g) Agregase el siguiente Nº 21 al artículo 172.

"21.- Circular por un sector distinto de la parte de la calzada que le corresponda, según el tipo de vehículo que conduce".

Artículo 2º.- Autorízase a los establecimientos educacionales de enseñanza media, técnico-profesional o de adultos y a las empresas para suscribir convenios de adquisición de bicicletas para sus alumnos o trabajadores mediante créditos que serán cobrados mensualmente a los apoderados o descontados de sus remuneraciones hasta el pago total del crédito.

El retiro del alumno o el término del contrato de trabajo facultará al establecimiento y al empleador para cobrar el total del saldo pendiente.

En todo caso, el establecimiento educacional y el empleado no podrán obtener ganancia alguna de cargo del beneficiario.

Artículo transitorio.- Las municipalidades tendrán el plazo de ciento veinte días para obtener las vías y señalizaciones a que se refieren las disposiciones de esta ley.

El señor Bertín comentó que el proyecto propone establecer ciclovías, lo cual corresponde a una situación que la Comisión ya resolvió cuando se aprobó una norma sobre esta materia. Indicó, además, que también se proponen reglas de tránsito para las ciclovías, una de las cuales dispone que la dirección de éstas estará en sentido contrario al tránsito de vehículos. Añadió que, sobre este punto, habría que señalar que la mayoría de las ciclovías son bidireccionales.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 637-15.

Moción de los Diputados señores Jeame Barrueto y Aguiló y del ex Diputado señor Palestro, que modifica el artículo 13 de la ley Nº 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la concesión de licencias de conducir.

"Artículo único.- Intercálase, en el artículo 13, Nº 3, de la ley Nº 18.290, de Tránsito, el siguiente inciso segundo:

"En todo caso, para la calificación señalada en este número, no se considerarán las condenas cuyas penas principales se encontraren cumplidas o se hubiere extinguido de otra forma la responsabilidad penal."

El señor Bertín indicó que esta materia ya fue tratada en el proyecto de ley que estudió la Comisión sobre licencias de conducir.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por cinco votos en contra y una abstención.**

BOLETIN Nº 706-15.

Moción de los Diputados señores Tohá, Montes, Ojeda y Elgueta y del ex Diputado señor Martínez, don Juan, que modifica la ley Nº 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la comercialización y al uso de artefactos detectores de ondas sonoras, en la siguiente forma:

"Artículo único.

1.- Incorpórase el siguiente articulo 152 bis

"Se prohibe la comercialización y el uso de cualquier tipo de artefactos que, a través de la detección de ondas sonoras, magnéticas o de cualquier otra clase, sirva para carptar los aparatos de control utilizados por Carabineros de Chile, alertando a los conductores de la existencia de tales controles policiales.

La comercialzación de dichos productos dará lugar a una infracción, que será sancionada con multa de $100.000, y quedará sujeta al mismo procedimiento establecido para las infracciones de esta ley cometidas por peatones."

2.- Incorpórase, como número 7 del artículo 197, el siguiente:

“7. El uso de los artefactos señalados en el artículo 152 bis."

3.-Modifícase el artículo 205, eliminando el punto final (.) de su inciso segundo e incorporando, a continuación lo que sigue: “,como también de los artefactos señalados en el artículo 152 bis, sea que se encuentren en el comercio o que hayan sido utilizados por algún conductor denunciado, según el número 7 del artículo 197.”

El señor Bertín recordó que la Comisión ya legisló sobre esta materia. Agregó que la moción tiene un sentido más amplio que el contenido en la norma aprobada anteriormente.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 799-15.

Moción de los Diputados señores Leay, Ulloa, Bombal, Orpis, Bartolucci, Coloma, Melero, Correa de la Cerda y Chadwick y del ex Diputado señor Recondo, que sustituye el artículo 18 de la ley Nº 18.290, de Tránsito, en los siguientes términos:

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

Sin embargo, el titular de una licencia deberá someterse periódicamente a un examen para determinar su idoneidad física y psíquica, en la forma establecida en el artículo 21.

Es facultad del médico del Departamento del Tránsito de cada municipalidad fijar el número de años que deben transcurrir entre cada examen establecido en el inciso anterior, atendidas las condiciones físicas y psíquicas del titular de la de esta última. El número de años uno y seis, no pudiendo ninguna cambiar lo que el médico haya licencia, y la clase puede variar entre autoridad municipal establecido."

El señor Bertín señaló que la moción se refiere a las atribuciones de los médicos de los Departamentos del Tránsito, tema que fue latamente debatido por la Comisión cuando se trató el proyecto de ley sobre licencia de conductor profesional.

Agregó que la ley vigente es sumamente flexible, debido a que el médico, cuando constata alguna deficiencia que pudiera tener la persona**,** puede otorgar seis meses o un año de licencia de conductor. Por lo tanto, el médico puede moverse dentro de términos muy flexibles.

Finalmente, indicó que la moción tiene la misma orientación de la ley anteriormente aprobada.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 801-15.

Moción de los Diputados señores Pérez, don Víctor; Melero, Ulloa, Correa, don Sergio; Longueira, Masferrer, Orpis, Leay y Chadwick y del ex Diputado señor Recondo, que modifica la ley Nº 18.290, de Tránsito, en la forma siguiente:

Artículo único.- Agrégase a la ley Nº 18.290, de Tránsito, el siguiente artículo 201 bis:

“Artículo 201 bis.- En las infracciones o contravenciones menos graves y leves, no se aplicará la pena de multa al infractor en los siguientes supuestos:

a) En las infracciones o contravenciones menos graves, si el infractor no registra ninguna infracción ni contravención de cualquier naturaleza

en el período comprendido entre el 1 de enero del tercer año anterior a la f alta hasta el día en que cometió la falta de que se trate.

b) En las infracciones y contravenciones leves, si el infractor no registra ninguna infracción ni contravención de cualquier naturaleza en el período comprendido entre el 1 de enero del año anterior a la falta hasta el día en que cometió la falta de que se trate.

Con todo, si el juez llega al convencimiento de que el infractor actuó temerariamente, especialmente si puso en peligro la vida o la integridad física de terceros, aplicará la multa que corresponda según las reglas generales, mediante resolución fundada."

El señor Bertín señaló que la moción es positiva, por cuanto establece un incentivo para los conductores que han actuado en forma diligente durante un determinado período.

Cabe indicar que la H. Cámara de Diputados remitió para informe a la Excma. Corte Suprema el proyecto de ley.

La Excma. Corte Suprema informó que el texto del proyecto no se refiere especialmente a cuestiones de atribuciones u organización de los tribunales, sino que a la creación de circunstancias que serán consideradas como atenuantes de responsabilidad para infracciones de la ley de Tránsito, por lo cual no tenía reparo que formular.

- **Puesta en votación, la moción fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 802-15.

Moción de los Diputados señores Coloma, Bombal, Pérez, don Víctor; Correa, don Sergio; Longueira, Leay, Chadwick, Melero y Orpis y del ex Diputado señor Recondo, que modifica la ley de Tránsito con objeto de permitir a los propietarios de vehículos de alquiler aumentar la capacidad de pasajeros sentados.

"Artículo único.- Agrégase el siguiente inciso al artículo 89 de la ley NI> 18.290, de Tránsito:

"Los vehículos que presten el servicio de taxis colectivos deberán contar con sólo dos hileras de asientos. En el vehículo podrá transportarse sólo el número de personas para el cual fue diseñado por el fabricante y señalado en el catálogo del respectivo modelo, o para el cual fue adaptado debidamente por su propietario, no siendo superior a seis personas, incluido el chofer."

El señor Bertín señala que la moción plantea una situación distinta de las exigencias que establece el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El, Ministerio tiene dispuesto que los asientos delanteros de los taxis colectivos no sean ocupados por más de dos personas, incluido el chofer.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 995-15.

Moción de los Diputados señores Elgueta, Ulloa, Longueira, Montes; Pérez, don Víctor, y de los ex Diputados señora Caraball y señores Rojo, Velasco y Cardemil, que modifica la letra b) del artículo 68 de la ley Nº 18.290, de Tránsito, con objeto de establecer la obligatoriedad de la tercera luz de freno en los vehículos motorizados.

"Artículo único. -Reemplázase la letra b) del artículo 68 por la siguiente:

"b) parte trasera:

Dos luces de estacionamiento, dos destellantes de viraje, tres de freno situadas en la forma que determine el reglamento, dos de retroceso, dos luces rojas fijas y una que ilumine la placa patente."

Artículo transitorio.- Esta ley comenzará a regir ciento ochenta días después de su publicación en el Diario Oficial. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá el plazo de treinta días para dictar el reglamento que regule esta materia, contado desde la fecha de la publicación de la ley."

El señor Bertín informa que las normas que contiene la moción se encuentran contenidas en disposiciones reglamentarias, referidas a la tercera luz de freno, razón por la cual parece innecesario legislar sobre la materia.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 1017-15-

Moción de los Diputados señores Pérez, don Ramón; Prokurica, Villouta, Valcarce y de los ex Diputados señores Alamos y Navarrete, que agrega el siguiente artículo 79 bis a la ley Nº 18.290, de Tránsito, con objeto de establecer el uso obligatorio del cinturón de seguridad en los buses interurbanos.

"Artículo 79 bis.- Los buses que efectúen servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán estar provistos de cinturones de seguridad para todos sus asientos. Su uso será obligatorio para sus ocupantes .1'

El señor Bertín señala que la moción tiene por objeto exigir la instalación de los cinturones de seguridad en todos los asientos de los buses que realicen servicios interurbanos, situación que, a su juicio, es de gran utilidad.

Sin embargo, acota que es fundamental dejar establecido que el modelo de los cinturones que se instalen sea debidamente aprobado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Indica que, de acuerdo con las estadísticas, los pasajeros de buses que portan cinturones de seguridad están mucho más protegidos que los que no los portan. Está demostrado que, en los accidentes, corre mucho más riesgo la persona que, como producto del accidente, es arrojada fuera del vehículo.

Se plantea en la Comisión la necesidad de aprobar un artículo transitorio en el supuesto caso de que se aprobare la moción.

- Puesta en votación, la moción fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

* Posteriormente, los Diputados señores Encina, García, don René; Hurtado, Jara, Salas y Taladriz formularon la siguiente indicación:

a) Para agregar, en el artículo 79 bis, a continuación del punto seguido (.), que pasa a ser coma (,), lo siguiente: "según modelo aprobado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

b) Para agregar el siguiente artículo transitorio:

"Artículo transitorio.- Lo dispuesto en el artículo 79 bis entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 1996, de acuerdo con las correspondientes revisiones técnicas de los respectivos vehículos."

- Puesta en votación, la indicación fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

BOLETIN Nº 1034-15.

Moción de los Diputados señores Longueira, Masferrer, Bartolucci; Pérez, don Víctor; Ulloa, Bombal, Chadwick, Coloma, Melero y del ex Diputado señor Recondo, para agregar un inciso final al artículo 95 de la ley Nº18.290, de Tránsito, con la finalidad de establecerla obligatoriedad de realizar licitaciones públicas de establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos motorizados en todas las comunas del país. Dice así el texto propuesto:

En todas las comunas del país en que, en el mes de julio de cada año, no hubiere ninguna planta revisora autorizada funcionando, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá efectuar una licitación pública, en la forma que determine el reglamento, en el mes de agosto, con la finalidad de adjudicar la concesión o autorización de, al menos, una planta revisora de clase "B" en cada comuna, siempre y cuando cumpla con los requisitos mínimos exigidos. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones declarará desierto el concurso mediante resolución fundada, publicada por una sola vez en uno de los diarios de mayor circulación de la Región respectiva.«

El señor Bertín advierte que la moción podría ser letra muerta, toda vez que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones trabaja sobre la posibilidad de establecer una prueba de frenos, para lo cual se necesita de la adquisición de un equipo de US$200.000 a US$300.000, lo que permitirá determinar el desequilibrio de los frenos entre el costado izquierdo y el derecho. Agrega que la mayor parte de los automóviles frenan en situaciones normales, sin notar ningún tipo de dificultad; pero, si se frena de emergencia, el vehículo puede cruzar por varias pistas, justamente como producto del desequilibrio.

Señala que, de establecerse la exigencia en estudio, las plantas de revisión técnica tendrían que aumentar obligadamente sus precios, lo cual hará difícil el financiamiento de las mismas.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

* A continuación, los Diputados señores Taladriz, Encina; Pérez, don Víctor; García, don René y Hurtado, formularon una indicación para agregar un inciso tercero al artículo 95 de la ley Nº 18.290. Es del siguiente tenor:

"En cualquier comuna del país, se podrán instalar plantas de revisión técnica que acrediten su funcionalidad y sean aprobadas como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para ello, cualquier persona natural o jurídica podrá elevar la correspondiente solicitud a dicho Ministerio, el que podrá rechazarla mediante resolución fundada o aceptarla en un plazo de sesenta días."

- **Puesta en votación, la indicación fue aprobada por seis votos a favor y dos abstenciones.**

* Posteriormente, los Diputados señores García, don René; Longueira, Hurtado, Ascencio y Pérez, don Víctor, formularon una indicación para agregar el siguiente inciso final al artículo 95 de la ley N* 18.290:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá autorizar, a lo menos, una planta de revisión técnica para provincia. Para tal efecto, deberá efectuar una licitación pública, en la forma que determine el reglamento."

- **Puesta en votación, la indicación fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

BOLETIN Nº 1200-15.

Moción de las Diputadas señoras Cristi y Prochelle y señores García, don René; Taladriz, Ascencio, Orpis, Hurtado, Valcarce, Tohá, Longton, Salas y Pérez, don Víctor, que modifica los artículos 71, 79 y 144 de la ley Nº 18.290, de Tránsito, relativas al transporte escolar. Es del siguiente tenor:

"1.- Agrégase al artículo 71 el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Asimismo, se autoriza a los vehículos de transporte escolar para usar un dispositivo giratorio de luz intermitente de color amarillo, ubicado en la parte superior de la carrocería, el que deberá permanecer encendido mientras los pasajeros se encuentren descendiendo de los mencionados vehículos o subiendo a ellos."

"2.- Agrégase al Nº 10 del artículo 79, luego de la frase "para los ocupantes de ellos, el siguiente párrafo:

"Los vehículos de transporte escolar deberán tener cinturones de seguridad para cada uno de sus asientos."

3.-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 o sus luces destellantes encendidas, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuere necesario, para continuar luego con la debida precaución."

El señor Bertín señala que el actual artículo 71 prohíbe el uso de señales intermitentes. En cambio, el número 1 de esta moción exceptúa de tal norma a los vehículos de transporte escolar. Añade que tal proposición podría estimarse errónea, toda vez que el uso de las señales intermitentes o giratorias tiene como objetivo la prevención de situaciones que no son habituales. Indica que de lo anterior pareciera desprenderse que no sería inconveniente incluir dentro de una norma que tiene carácter excepcional una operación que es de diaria ocurrencia, tal como acontece con el transporte de escolares.

Por otra parte, en el número 2 se propone la obligación de la existencia de cinturones de seguridad en cada uno de los asientos de los vehículos de transporte escolar. Agrega que no sería conveniente establecer la obligación de que dichos vehículos tengan cinturones de seguridad en sus asientos, sino que es preciso consignar que los cinturones sean efectivamente usados.

Finalmente el número 3 agrega un inciso que dispone que "El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente o sus luces destellantes encendidas deberá reducir la velocidad hasta detenerse sí fuere necesario, para continuar luego con la debida precaución. Indica que tal situación corresponde a una norma de la ley norteamericana, en la cual los vehículos, en general, no pueden adelantar a los buses de transporte escolar cuando estos últimos se encuentren detenidos. Agrega que en tal legislación la norma es razonable, toda vez que los buses de transporte escolar son pocos; en cambio, en Chile, dicha situación podría producir atochamientos y otros problemas.

La Comisión acordó separar la votación de los números.

- **Puesto en votación, el número 1 fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.**

Los Diputados señores García, don René; Encina, Jara, Taladriz, Hurtado y Salas, formularon una indicación para sustituir lo propuesto en el número 2 por lo siguiente:

"Agrégase al artículo 79 el siguiente inciso segundo:

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

- **Puesta en votación, la indicación fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes, rechazándose por la misma votación lo propuesto en el número 2 de la moción.**

* Los Diputados señores Pérez, don Víctor; Hurtado, Ascencio, Encina, Jara, Longueira, Taladriz y García, don René, formularon una indicación para eliminar en el nuevo inciso tercero que se incorpora por el número 3 de la moción, la siguiente frase: 'lo sus luces destellantes, encendidas,".

- Puesto en votación, el número 3 de la moción, incluida la indicación fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

BOLETÍN Nº 1291-15.

Moción de los Diputados señores Elizalde, Luksic, Makluf, Ojeda, Encina, Errázuriz, Balbontín, Morales, Montes y Moreira, para incorporar, en el artículo 168 de la ley N` 18.290, de Tránsito, el siguiente inciso segundo:

"Se prohíbe la circulación y el estacionamiento de los vehículos motorizados de carga, simples o con acoplado, con capacidad de carga superior a mil setecientos cincuenta kilogramos, vehículos motorizados destinados al

transporte colectivo de personas y vehículos de carga, sea cual fuere su capacidad, en pasajes, pasajes ciegos y callejuelas de poblaciones, condominios y conjuntos habitacionales pertenecientes a zonas urbanas de carácter residencial."

La moción propone prohibir la circulación y el estacionamiento de vehículos motorizados de carga, con capacidad superior a 1.750 kilógramos, con acoplado o sin él; de vehículos motorizados destinados al transporte colectivo de personas y de vehículos de carga, cualquiera que fuere su capacidad, en pasajes ciegos y callejuelas de poblaciones, condominios y conjuntos habitacionales pertenecientes a zonas urbanas de carácter residencial, a fin de evitar el prematuro desgaste de calles y caminos públicos y el entrabamiento del tránsito normal de vehículos y peatones por arterias reducidas, lo que incluso puede dificultar el ingreso de los pobladores a sus domicilios.

Algunos parlamentarios indicaron que la moción se refiere a la circulación de vehículos pesados que puedan transitar por pasajes y calles interiores y plantearon que tal situación se puede resolver a través de las ordenanzas municipales respectivas, por lo cual, a su juicio, no es necesario legislar sobre la materia.

- **Puesta en votación, la moción fue rechazada por cinco votos en contra y dos abstenciones.**

LEY Nº 13.937.

"Artículo I.- En las localidades con población superior a cinco mil habitantes y en aquellos que sean cabeceras de comunas, los propietarios de inmuebles o sitios eriazos que hagan esquina dentro de los límites urbanos de su comuna, estarán obligados a mantener de su peculio un letrero de color amarillo con letras negras con el nombre de las calles que rodean su respectiva propiedad y, en línea subsiguiente al nombre, los números de principio y término que correspondan a la manzana en que está ubicada y dirección del tránsito de la respectiva calle.

Las municipalidades respectivas determinarán el tamaño, forma y material de los letreros a que se refiere el inciso anterior.

Artículo -2.- Asimismo, todo ocupante a cualquier título de inmuebles situados en el radio urbano de las localidades comprendidas en el artículo 111 estará obligado a mantener y conservar los árboles plantados por las municipalidades frente a éstos en las aceras respectivas y a mantener el aseo de las mismas aceras.

Artículo 3.- Corresponderá a la municipalidad respectiva adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones anteriores.

De las infracciones a la presente ley, conocerá el juzgado de policía local correspondiente."

Se plantea que la ley Nº 13.937, en su artículo lo, obliga a los propietarios de los inmuebles que hagan esquina a mantener en su propiedad un letrero de color amarillo con el nombre y numeración de las calles correspondientes. Dicha obligación fue necesaria en su época, en 1960, cuando se publicó la ley, dado el precario estado de avance de la normativa de tránsito y, en particular, la inexistencia legal de facultades reglamentarias para definir normas de señalización. Tales aspectos fueron corregidos con la introducción de la ley de Tránsito, la que asignó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones las atribuciones necesarias para establecer la normativa de señalización y, además, indicó que solamente las municipalidades tienen atribuciones en materia de señalización de tránsito, aspecto que ha hecho caer en desuso la exigencia contenida en la ley Nº 13.937, por lo que es conveniente su derogación.

Artículo 2º del proyecto. Del Ejecutivo, para derogar el artículo 111 de la ley Nº 13.937.

El señor Bertín explica que el artículo que se propone derogar 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 del tránsito y cumplir con las demás exigencias que establece la ley. Añade que se la conoce como la "ley de la esquina" y que trata de un asunto relacionado con materias de tránsito.

Observa que esta norma está de más, porque la actual ley de Tránsito señala que el municipio debe poner todas las señalizaciones. La proposición es eliminar el artículo 1º, quedando la ley con los dos artículos restantes. Destaca que el artículo 2º de la ley Nº 13.937 es muy importante mantenerlo, porque es la única norma que obliga a los vecinos a regar los árboles.

- **Puesta en votación la derogación propuesta en el artículo 2º del proyecto, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.**

XV. DOCUMENTO ANEXO A ESTE INFORME.

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, con el propósito de facilitaros el estudio del proyecto de ley en informe, elaboro' un texto comparado que comprende las disposiciones de la ley de Tránsito y las correspondientes enmiendas propuestas en él.

TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y por las que os dará a conocer en su oportunidad el señor Diputado Informante, vuestra Comisión os propone que prestéis aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY.

Articulo 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 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 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”.

3) En el inciso segundo del artículo 35, intercálase, entre las palabras "los" y 11gravámenes", la expresión "arrendamientos,".

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

5) Agrégase inciso tercero, nuevo al artículo 71:

"Asimismo, se autoriza a los vehículos de transporte escolar para usar un dispositivo giratorio de luz intermitente de color amarillo, ubicado en la parte superior de la carrocería, el que deberá permanecer encendido mientras los pasajeros se encuentren descendiendo de los mencionados vehículos o subiendo a ellos."

6) Reemplázase el artículo 79 por el siguiente:

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

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

7)Agrégase el siguiente artículo 79 bis:

"Artículo 79 bis.- Los buses que efectúen servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán estar provistos de cinturones de seguridad para todos sus asientos, según modelo aprobado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Su uso será obligatorio para sus ocupantes."

8) Derógase el artículo 80.

9) En el artículo 82, sustitúyese su inciso segundo 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 otorgara con objeto de que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado. En estos casos, se aplicará el artículo l6l."

10) Derógase el artículo 93.

11) Agréganse, en el artículo 95, los siguientes incisos tercero y cuarto, nuevos:

"En cualquier comuna del país, se podrán instalar plantas de revisión técnica que acrediten su funcionalidad y que sean aprobadas como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para ello, cualquier persona natural o jurídica podrá elevar la correspondiente solicitud a dicho Ministerio, el que podrá rechazarla mediante resolución fundada o aceptarla en un plazo de sesenta días.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá autorizar, a lo menos, una planta de revisión técnica por provincia. Para tal efecto, deberá efectuar una licitación pública en la forma que determine el reglamento."

12) En 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.

La falsificación o adulteración del certificado de revisión técnica o de gases constituirá delito de acción penal pública.

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."

13) 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."

14) En el artículo 100, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"De los daños que se causen en accidentes en lugares con defectuosa o mal conservada señalización, o con pavimento en mal estado, será responsable el fisco o la municipalidad, en su caso, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere caberles a sus agentes."

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 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."

17) 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."

18) 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."

19) Reemplázase el artículo110 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 sólo pueden tomar la dirección así indicada. Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

Cuando una señal del semáforo comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse esta flecha o estas flechas, 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."

20) 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 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 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."

21) 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."

22) 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."

23) Derógase el artículo 149.

24) 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 120 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."

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

26) Derógase el artículo 158.

27) En el artículo 160:

a) Sustitúyese su número 8 por el siguiente:

“18.- 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."

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

29) 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."

30) 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.

31) 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 correspondan."

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

33) 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 opci0n 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."

34) 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 crítica, determine que dicha información es falsa, le será cancelada su licencia de conducir.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará las normas de acuerdo con las cuales las compañías de seguros proveerán

periódicamente de información al Intendente de Seguros sobre seguros y siniestros asociados a vehículos. Dicha información será pública. Igual carácter tendrá la información de revisiones técnicas.11

35) Derógase el inciso final del artículo 187.

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

37) En el artículo 197:

a) Agrégase, en su número 2, a continuación de la palabra "PARE", la expresión el respetar las barreras de un cruce ferroviario .

b) Sustitúyese su número 3 por el siguiente:

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

c) Reemplázase, en el número 4, el punto y coma por una coma y agrégase, a continuación, la conjunción "y".

d) Sustitúyese, en el número 5, la coma (,) por un punto (.), y suprímese la conjunción “y”

e) Derógase su número 6.

38) En el artículo 198:

a) Deróganse sus números 2 y 24.

b) En el número 4, colócase en plural la palabra “curva”.

c) Reemplázase su número 25 por 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."

d) En el número 29, elimínase la conjunción “y” y sustitúyese la coma (,) que la antecede por un punto y coma (;).

e) 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."

f) En el número 31, sustituir el punto aparte (.) por un punto y coma (;).

g) Agréganse los siguientes números:

"32.- Usar ilícitamente una pista

"33.- 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;.11

"34.- Transitar, sin estar legalmente exceptuado, por una zona urbana restringida por razones de contaminación ambiental, y"

"35.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en los casos mencionados en el artículo l20."

39) 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".

40) En el artículo 201:

a) Reemplázanse los números 1, 2, 3 y 4 por los siguientes:

"1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, entre $15.000 y $24.000.

2.- Infracciones o contravenciones graves, entre $13.000 y $15.000.

3.- Infracciones o contravenciones menos graves, entre $6.000 y $13.000.

4.- Infracciones o contravenciones leves, entre $2.000 y $6.000."

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

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

41) Agrégase el siguiente artículo 201 bis:

"Artículo 201 bis.- En las infracciones o contravenciones menos graves y leves, no se aplicará la pena de multa al infractor en los siguientes supuestos:

a) En las infracciones o contravenciones menos graves, si el infractor no registra ninguna infracción ni contravención de cualquier naturaleza en el período comprendido entre el 1 de enero del tercer año anterior a la f alta hasta el día en que cometió la falta de que se trate.

b) En las infracciones y contravenciones leves, si el infractor no registra ninguna infracción ni contravención de cualquier naturaleza en el período comprendido entre el 1 de enero del año anterior a la falta hasta el día en que cometió la falta de que se trate.

Con todo, si el juez llega al convencimiento de que el infractor actuó temerariamente, especialmente si puso en peligro la vida o la integridad física de terceros, aplicará la multa que corresponda según las reglas generales, mediante resolución fundada."

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

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

43) En el artículo 204:

a) Sustitúyese el inciso primero por el siguiente:

"La sanción de cancelación de la licencia de conductor podrá aplicarse por el juez en los casos siguientes:".

b)Agrégase el siguiente número 5, nuevo:

"5.- Al que, a juicio del tribunal, no diere cumplimiento a lo señalado en el artículo 183, a menos que se tratare de lesiones leves. Adicionalmente, incurrirá en la pena de presidio menor en su grado mínimo."

44) Reemplázase el inciso primero del artículo 205 por el siguiente:

"Artículo 205.- Caerán en comiso y serán destruidos los gallardetes, banderines, distintivos, dispositivos, elementos y artefactos que se usaren en contravención de esta ley."

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

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

46) Sustitúyese el artículo 207 por el siguiente:

"Artículo 207.- Los responsables de la circulación de un Vehículo con licencia, boleta de citación, permiso provisorio judicial, 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, serán castigados con la pena de presidio menor, en sus grados medio a máximo y con la cancelación de la licencia de conducir o del derecho a obtenerla. En igual pena

incurrirán aquellos que detenten estos documentos o formularios, sin título para ello."

47) En el artículo 211, reemplázase el número 2 por el siguiente:

"2.- Registrar, por orden del juez, las sanciones por infracciones gravísimas y graves de las normas de esta ley, cometidas por conductores de vehículos, incluidos aquellos que no tengan licencia, sin perjuicio de la anotación mencionada en el número 4 de este artículo."

Articulo 2º.-Derógase el artículo 1º de la ley Nº 13.937.

Articulo 3º -Modifica artículo 492 del Código Penal en la forma que sigue:

"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, constituirá 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 suspensi6n 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."

Articulo transitorio.- Lo dispuesto en el artículo 79 bis entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 1996, de acuerdo con las correspondientes revisiones técnicas de los respectivos vehículos.

SALA DE LA COMISIÓN, a 18 de noviembre de 1994.

Se designó Diputado Informante al señor JARA, don Octavio.

Acordado en sesiones de fechas 18 de mayo; 13 y 20 de julio; 10, 17 y 31 de agosto; 7 y 14 de septiembre; 5 y 19 de octubre, y 2 y 9 de noviembre de 1994, con la asistencia de los Honorables Diputados señores Jara, don Octavio (Presidente); Ascencio, don Gabriel; Encina, don Francisco; García, don René Manuel; Hurtado, don José María; Letelier, don Felipe; Longueira, don Pablo; Ortiz, don José Miguel; Pérez, don Víctor; Sabag, don Hosain; Salas, don Edmundo; Taladriz, don Juan Enrique y Tohá, don Isidoro.

PATRICIO ALVAREZ VALENZUELA
Secretario de la Comisión.