INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley Nº 18.290, de Tránsito, para permitir, excepcionalmente, virar a la derecha con luz roja y precaución.

BOLETÍN N° 10.475-15

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Alfonso De Urresti, Alejandro García Huidobro, Juan Pablo Letelier, Manuel Antonio Matta y Manuel José Ossandón.

- - - - - - - - -

Se deja constancia de que vuestra Comisión, en virtud de lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado, acordó proponer a la Sala discutir sólo en general este proyecto de ley, no obstante ser de artículo único.

- - - - - - - - -

Durante el análisis de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la participación del Subsecretario de Transportes, señor Carlos Melo y de los Asesores de la Subsecretaría de Transportes, señora Carolina Buneder y señor Omar Rebolledo.

Además asistieron los Asesores del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Girardi, señora Victoria Fullerton; del Honorable Senador señor Matta, señor Hugo Ilabaca; del Honorable Senador señor Ossandón, señor José Huerta; del Instituto Igualdad, señor Rodrigo Márquez; de la Dirección de Presupuestos, señora Mónica Bravo y de la Segpres, señores Daniel Portilla y Pablo Noguera.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Modificar la Ley de Tránsito para permitir, de forma excepcional, el viraje a la derecha con luz roja, a menos que exista una señalización que disponga lo contrario, extremando las precauciones debidas, respetando la preferencia del peatón y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario. De igual forma, se establece que la prohibición de viraje a la derecha con luz roja deberá ser debidamente señalizada por la autoridad competente.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

Artículos 104 número 1 letra c); 135 número 1 y 199 número 1.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los Honorables Senadores autores de la Moción, señalan que nuestra Ley de Tránsito contempla, en su artículo 199, número 1, como infracción gravísima, el no detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito.

En efecto, explican que debido a esta normativa, las autoridades competentes deben entender que quien vire a la derecha con luz roja, aunque no necesariamente constituya una situación de peligro, está cometiendo una infracción gravísima que debe ser sancionada, a menos que exista una señalización que expresamente lo permita.

Prosiguen señalando que lo anterior genera una cantidad de infracciones muchas veces innecesarias, saturando los Juzgados de Policía Local que deben conocer dichas infracciones, junto con el consiguiente perjuicio económico para los ciudadanos.

En esa línea, expresan que en la experiencia comparada hay una tendencia creciente a permitir el viraje a la derecha con luz roja y precaución, puesto que se presenta como una solución efectiva para descongestionar las vías favoreciendo el tránsito fluido. En tal sentido, y a modo de ejemplo, indican que Estados Unidos ha permitido esta práctica desde los años 70´ como una forma de favorecer también el ahorro de combustible, a propuesta del “America´s Energy Department”. Por su parte, gran parte de Canadá adoptó esta medida a fines de los años 80´, destacándose que en el caso de la provincia de Québec, hasta el año 2003, se prohibía el viraje a la derecha con luz roja hasta que un estudio piloto realizado dicho año demostró que no existen efectos diversos significativos al permitir tal maniobra. Lo anterior, hacen presente, sin perjuicio de la prohibición que aún se mantiene al respecto en la isla de Montreal.

Por las razones anteriores, concluyen que regular la mencionada maniobra puede significar una mejora sustantiva en la fluidez del tránsito vehicular en nuestro país, favoreciendo asimismo el ahorro de combustible. No obstante lo mencionado, agregan, dicha regulación debe hacerse procurando velar por la seguridad del peatón y de otros conductores, dejando abierta también la posibilidad de que en ciertas ciudades, a juicio de la autoridad competente, se pueda establecer una prohibición particular de virar a la derecha con luz roja.

III. OTROS ANTECEDENTES

Durante la discusión en general de esta iniciativa legal, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones solicitó a la Biblioteca del Congreso Nacional la elaboración de un informe sobre legislación comparada relativo a aspectos relacionados con el proyecto de ley. Dicho informe fue elaborado por el Abogado señor Guido Williams, siendo su tenor el siguiente:

Viraje a la derecha con semáforo en luz roja: legislación comparada

Se describe la regulación de cinco países que permiten virar a la derecha, ante un semáforo con luz roja.

Por regla general, las legislaciones consultadas (Estado de California, Distrito Federal de México, Provincia de Quebec, Colombia y Costa Rica) disponen que los vehículos, circulando por una vía y ante un semáforo con luz roja deben detenerse.

Excepcionalmente, esas mismas legislaciones permiten a los vehículos virar a la derecha (e incluso a la izquierda), con luz roja en el semáforo, siempre que no circulen vehículos que tienen luz verde en su semáforo.

En primer lugar, se autoriza siempre el viraje a la derecha en California, Quebec, Colombia y Costa Rica, previa detención del vehículo y resguardando la protección de los peatones.

Particularmente, las legislaciones de México y Costa Rica permiten el viraje indicado, pero en horarios nocturnos determinados, también previa detención y resguardando la protección de peatones. En el caso puntual de Costa Rica, además la ley señala que el conductor podrá continuar el paso como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto.

Por último, en Costa Rica, Quebec y Colombia, expresamente se señala que se podrá limitar mediante señalética el permiso para virar a la derecha, con luz roja en el semáforo.

Introducción

Se describe la regulación de cinco países que permiten virar a la derecha, ante un semáforo con luz roja.

Al respecto, se puede mencionar que existen legislaciones que han permitido bajo ciertas circunstancias y con la precaución suficiente, avanzar después de una detención de luz roja aún antes de la señal de luz verde.

I. Estados Unidos de América, Estado de California

El Estado de California de los Estados Unidos de América permite, en la Sección 21.453 de su Código Vehicular, la posibilidad de que los vehículos que enfrenten una señal de luz roja, previa detención y preferencia a peatones, puedan girar a la derecha. Incluso, tratándose de calzadas de un solo sentido. Esta norma permite a los vehículos girar a la izquierda.

II. México, Distrito Federal

En el Distrito Federal de Ciudad de México, el Reglamento del Tránsito (artículo 10.VI, letra d) faculta a los vehículos a girar a la derecha, con el semáforo con luz roja, entre las 23:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente. En este caso, se debe detener totalmente el vehículo frente a la luz roja del semáforo y, una vez que se cerciore de que ningún peatón o vehículo se dispone a cruzar la intersección, el móvil podrá continuar la marcha, aun cuando no haya cambiado la señal de alto.

III. Colombia

El Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) dispone en el artículo 118, sobre simbología de las señales luminosas, que un semáforo con luz roja indica el deber de detenerse, sin pisar o invadir la raya inicial de la zona de cruce de peatones. Si ésta no se encuentra demarcada, se entenderá extendida a dos metros de distancia del semáforo.

A continuación el texto hace referencia al giro a la derecha cuando la luz está en rojo, disponiendo que está permitido, respetando la prelación del peatón. Asimismo, las autoridades de tránsito, en su jurisdicción, podrán autorizarlo expresamente y su prohibición se indicará con señalización especial.

IV. Costa Rica

En Costa Rica, la Ley del Tránsito dispone en el artículo 104 sobre intersección de vías, la siguiente regla general: al aproximarse a una intersección de vías, en la que no se tenga prioridad de paso, el conductor ante un acceso controlado mediante la luz roja de un semáforo, detendrá su vehículo por completo en la línea de parada que esté demarcada. Si no existiera esa línea, el conductor se detendrá cerca de la vía que va a cruzar pero sin obstruir el tránsito transversal.

Luego, la disposición establece dos excepciones a la regla antes señalada del semáforo con luz roja:

a) En caso de que vaya a girar a la derecha y si el tránsito en la vía con luz verde lo permite, el conductor podrá girar como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto.

La contra excepción en este caso es que la Dirección General de Ingeniería de Tránsito podrá prohibir el giro a la derecha con el semáforo en rojo en los sitios en que técnicamente se justifique, en cuyo caso colocará una señal fija.

b) Después de las veintidós horas y antes de las cinco horas, si el tránsito en la vía con luz verde lo permite, el conductor podrá continuar el paso como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto.

Nuevamente, se establece una contra excepción: No obstante, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito podrá prohibir esta opción de paso con el semáforo en rojo en los sitios en que técnicamente se justifique, en cuyo caso colocará una señal fija.

En todo caso, cuando se gire a la derecha en rojo, el conductor cederá el derecho de paso a todos los peatones y ciclistas que se encuentren sobre la calzada.

V. Quebec, Canadá

En Quebec, Canadá, el *Code de la Sécurité Routiere,* permite en el artículo 359.1 el viraje a la derecha ante un semáforo con luz roja. Para ello, el conductor deberá detener el vehículo, ceder el paso a los peatones, a los ciclistas y a los vehículos que enfrentan el cruce con luz verde en el semáforo.

La norma, asimismo, señala que el Ministro de Transportes podrá, mediante una norma publicada en la Gaceta Oficial de Quebec, designar los territorios de un municipio o cualquier parte de dicho territorio donde se prohíbe el giro a la derecha en una luz roja.

Textos normativos

- Colombia, Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002). Disponible en: http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557 (Mayo, 2017).

- Costa Rica, Ley del Tránsito. Disponible en: https://www.imprentanacional.go.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/ley_de_transito.pdf (Mayo, 2017).

- Estado de California de los Estados Unidos de América, Código Vehicular. Disponible en: https://www.chp.ca.gov/ProtectiveServicesDivisionSite/Documents/2015%20Vehicle%20Code.pdf (Mayo, 2017).

- México, Distrito Federal. Disponible en: http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf (Mayo, 2017).

- Quebec, Canadá. Code de la Sécurité Routiere. Disponible en: http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/C-24.2 (Mayo, 2017).

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

La Moción presentada está estructurada sobre la base de un artículo único compuesto de tres numerales, que modifican la Ley de Tránsito en los siguientes términos:

El numeral 1), agrega, en la letra c) del número 1 del artículo 104 de la referida ley, la posibilidad excepcional de virar a la

derecha con luz roja, extremando todas las precauciones debidas, respetando la preferencia del peatón y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario, añadiendo luego que la prohibición de viraje a la derecha en rojo, deberá ser debidamente señalizada por la autoridad competente.

El numeral 2), reitera, en el número 1 del artículo 135 de la mencionada ley, referente a la regulación de la maniobra de viraje a la derecha, la posibilidad excepcional de virar en este sentido, aún con luz roja, a menos que exista una señalización que mandate lo contrario, y extremando todas las precauciones debidas, respetando la preferencia del peatón y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario.

Por último, **el numeral 3)**, agrega, en el número 1 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, concerniente a las infracciones gravísimas, la excepción indicada en el artículo 1º, antes señalado.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Durante la discusión en general el **Subsecretario de Transportes, señor Melo** inició su presentación señalando la opinión del Ejecutivo respecto de esta iniciativa que tiene origen parlamentario. El proyecto de ley modifica la Ley de Tránsito permitiendo el viraje a la derecha con luz roja.

Indicó como antecedente que el artículo 104 de la Ley del Tránsito establece los colores y significados de las luces de los semáforos. Señala que la luz roja significa detención y contempla la posibilidad, además, de que semáforos con luz roja intermitente actúen como una señal de “Pare”.

El artículo 134 de esta ley establece que el conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar carecerá de toda preferencia para ejecutar esta maniobra y deberá respetar el derecho preferente de paso que tengan, en estas circunstancias, los otros vehículos s que circulen y los peatones en los pasos a ellos destinados, que estén o no demarcados.

Este último es un artículo relevante a la luz de este proyecto que hay que considerar.

Por otra parte, agregó, que el manual de señalización establece las especificaciones de diseño para la señal de “PERMITIDO VIRAR A LA DERECHA CON LUZ ROJA” y hay condiciones

que tienen que cumplirse en la intersección para que esta señal pueda ser instalada.

Destacó la importancia de estas condiciones, a la luz de este proyecto, las que son las siguientes:

1.- Que hayan ocurrido a lo menos 3 accidentes de tránsito por año;

2.- Que el flujo que vira sea menor o igual a 150 vehículos por hora;

3.- Que el flujo peatonal en conflicto, es decir, el que va por la vía que tiene la luz verde, sea menor a 150 peatones por hora;

4.- Que el radio de curvatura sea mayor a 10 metros;

5.- Que haya buena visibilidad, y

6.- En el caso de virajes a la izquierda, porque esta señal de virar con luz roja y precaución también puede establecerse para virajes a la izquierda, que la vía a la cual se vira sea unidireccional.

Estos virajes pueden ser autorizados tanto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como por los Municipios verificando el cumplimiento de las condiciones señaladas.

En seguida, se refirió a la Moción Parlamentaria en discusión la que recordó fue suscrita por varios integrantes de esta Comisión la que propone modificar la ley N°18.290, de Tránsito, para permitir virar a la derecha con luz roja y precaución.

El texto del proyecto de ley señala que:

“Excepcionalmente, estará permitido virar a la derecha con luz roja, extremando todas las precauciones debidas, respetando la preferencia del peatón y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario. La prohibición de viraje a la derecha en rojo, deberá ser debidamente señalizada por la autoridad competente”.

Es decir, la Moción invierte la situación actual en la cual está siempre prohibido virar en luz roja y la excepción donde se permite está debidamente señalizada bajo las condiciones que acaba de exponer.

Respecto de la experiencia internacional efectivamente hay países donde opera de esta forma el viraje a la derecha con luz roja.

Agregó que sólo ha encontrado evidencia en la materia en Estados Unidos y Canadá, donde la norma general permite el viraje a la derecha con luz roja, siendo la excepción el que esté prohibido a través de señalización.

Al analizar los resultados de esta iniciativa en esos dos países detectaron que en Canadá existe oposición por parte de organizaciones civiles pro peatón ante la inseguridad que esta medida generó.

En el caso de Estados Unidos no lograron identificar este tipo de situación.

En seguida se refirió a las implicancias que podría tener este proyecto de ley, las que clasificó en tres ítem importantes:

Uno, respecto de la seguridad vial; otro, respecto al tráfico y la congestión, y otro respecto a la necesidad de instalación de señales de tránsito, que tiene un costo.

En lo que dice relación con la seguridad vial, un proyecto de ley como el propuesto en la Moción genera una situación de mayor riesgo de atropellos y accidentes, principalmente, para los peatones.

Además, en caso de vandalización de la señal, los peatones quedan sin ningún resguardo.

También la aplicación de este proyecto implicaría la pérdida de preferencia de los peatones en la circulación que es un concepto transversal a lo largo de la Ley de Tránsito y su adecuada visibilidad, aumentando los conflictos entre vehículos y peatones.

Por otra parte, podría aumentar la confusión del peatón frente a la operación del semáforo, y generar problemas para personas con discapacidad visual.

Respecto al tránsito de vehículos se podría generar un ahorro de tiempo de viaje para los vehículos y una reducción de la congestión debido al aumento de capacidad en las intersecciones. No tienen cuantificado cuál sería ese impacto. No disponen de antecedentes sobre este punto ya que no se han instalado este tipo de señales que les permitan verificar. Buscaron si había algún tipo de evidencia internacional

sobre el tema y no encontraron data que les permitiera establecer alguna hipótesis en este sentido pero evidentemente hay un aumento de capacidad.

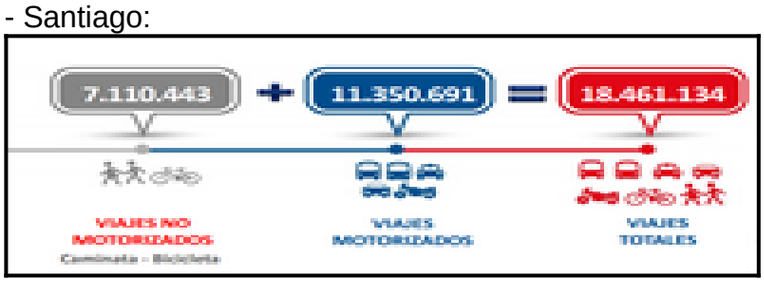
Desde el punto de vista de la señalética se eliminan las señales de tránsito existentes y lo que ven es que en las zonas con mucha afluencia de peatones, tales como zonas turísticas o zonas comerciales intensivas como el centro de las ciudades, la cantidad de señales que deberían instalarse sería importante y podrían tener en cada esquina.

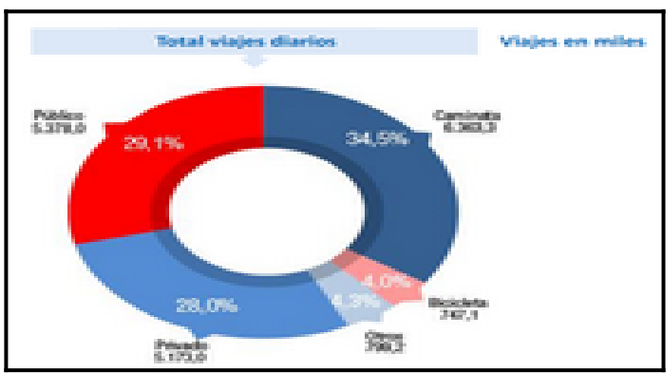
También el proyecto plantea el hecho de que se puedan exceptuar algunas ciudades de esta normativa lo que puede generar confusión y un encarecimiento de las señales para asegurar su respeto. El automovilista no va a saber en qué ciudades opera esta normativa y en cuáles no. Por ello es necesario mantener la homogeneidad en el caso chileno.

En seguida el señor Subsecretario, exhibió las siguientes láminas, que dan cuenta del contexto de los viajes en algunas ciudades nacionales:

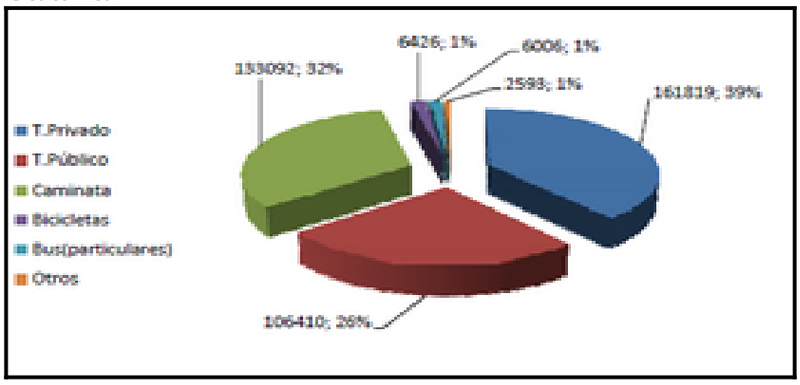
Contexto Nacional

- Santiago:

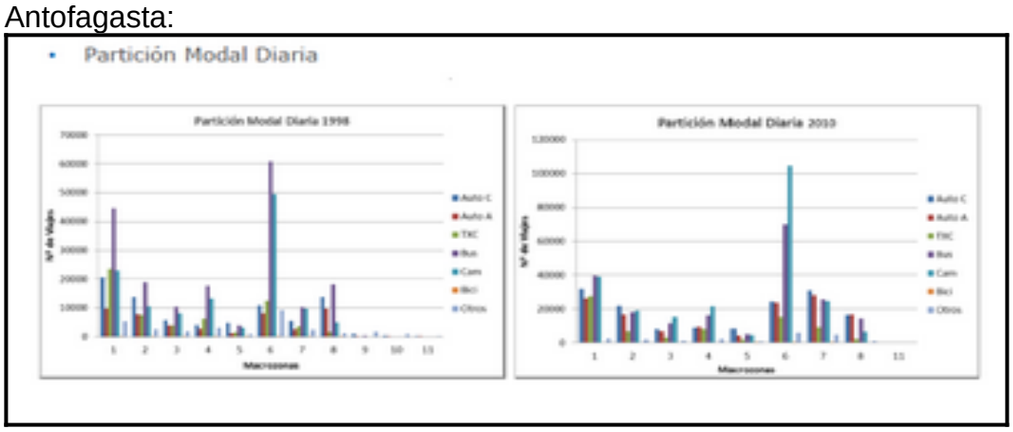




Calama:



Antofagasta:

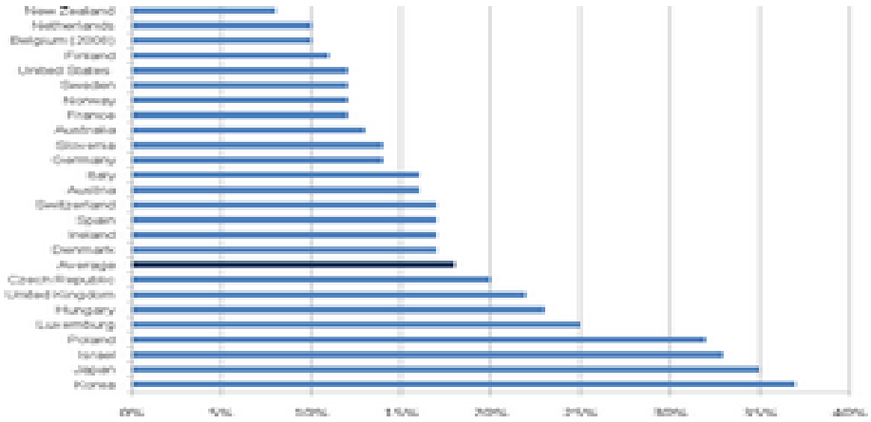


El señor Subsecretario, al efectuar un análisis de estos gráficos que dan cuenta del total de los viajes diarios, destacó que la caminata es el medio de transporte más utilizado en todas las ciudades de Chile y, por lo tanto, cree que es importante mantener como principio la protección al peatón.

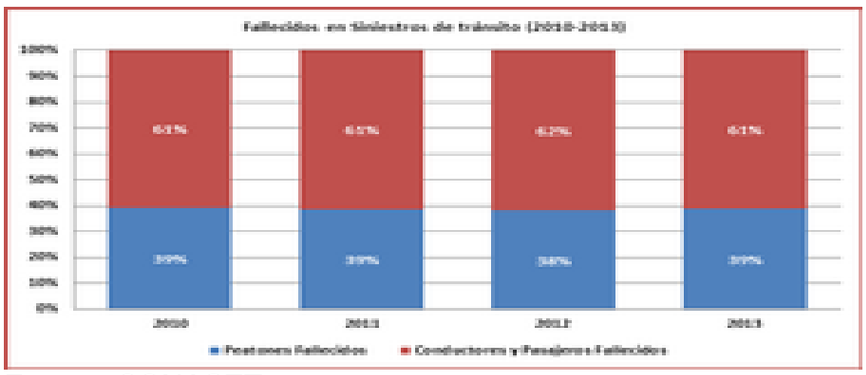
Accidentabilidad de los peatones

Respecto del contexto nacional Chile es el país de la OECD donde más peatones mueren en relación a las muertes totales en accidentes de tránsito. Por lo tanto, cree que también es importante ser consistente con una política de protección al peatón.

Los peatones que mueren anualmente en los países de la OECD, en general no superan el 25% del total de fallecidos en accidentes de tránsito. **Chile escapa a esta tendencia, teniendo en los últimos cuatro años un 39% de muertes de peatones en relación a las muertes totales en accidentes de tránsito.**



Fuente: IRTAD



Fuente: CONASET

Perfil de los Conductores

En relación a un supuesto que hay en esta iniciativa legal del perfil de los conductores, que supone que los conductores son prudentes, el señor Subsecretario cree que hay evidencia en Chile que esto no es así. Hay una serie de estudios que definen al conductor chileno como imprudente, arrogante y prepotente. Por ello destacó que confiar en su prudencia significa un supuesto heroico.

A continuación indicó que como Ministerio están comprometidos con la seguridad vial, sobre todo de quienes utilizan los modos de transporte más desprotegidos, como en el caso de peatones, ciclistas y otras combinaciones.

Añadió que es posible suponer que en todas las intersecciones donde el viraje en rojo generaría grandes mejoras a la fluidez de tránsito ya está abordada con una medida de preferencia, tal como la ley lo permite. Aquellas intersecciones que hoy no se encuentran señalizadas, poseen menos virajes, lo que disminuye los beneficios potenciales de la medida.

Actualmente la instalación de una señal de “Permitido virar con luz roja y precaución”, está precedida de un análisis de flujos y visibilidad que minimiza el riesgo para el peatón.

Finalmente, el señor Subsecretario de Transportes, señor Melo, recomendó mantener la figura reglamentaria que hoy existe, que permite autorizar estos virajes con la señal exigida y trabajar con los municipios para que apliquen de forma más extensa como medida de excepción el viraje en rojo, abarcando más lugares e instruir a la UOCT la posibilidad de mantener en algunos cruces, principalmente de noche, luz roja intermitente en la vía secundaria. Se eliminarían demoras innecesarias al tránsito en períodos de baja demanda vehicular.

El Honorable Senador señor Ossandón manifestó que está de acuerdo con aprobar en general este proyecto de ley. No obstante indicó que podría toparse con el otro proyecto que se encuentra pendiente en la Comisión relacionado con los medios de convivencia vial.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier agradeció la presentación del señor Subsecretario y destacó el espíritu positivo que hay en este proyecto de ley.

En seguida recordó cómo este proyecto va a convivir con la iniciativa legal sobre convivencia modal que tiene que ver con las distancias en las esquinas, entre otros temas.

Finalmente, propuso aprobar la idea de legislar para que luego de que sea estudiado y aprobado por la Sala, profundizar en el análisis del mismo durante la discusión en particular.

VOTACIÓN EN GENERAL

Sometida a votación la idea de legislar, de la iniciativa legal en estudio, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Ossandón.

\- - - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general, el proyecto de ley en informe, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

"**Artículo único**.- Incorpórense las siguientes modificaciones al Decreto con fuerza de ley Nº 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito:

1) Agréguese en el artículo 104, número 1, letra c), luego de la frase "hasta que se encienda la luz verde.", el siguiente párrafo:

"Excepcionalmente, estará permitido virar a la derecha con luz roja, extremando todas las precauciones debidas, respetando la preferencia del peatón y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario. La prohibición de viraje a la derecha en rojo, deberá ser debidamente señalizada por la autoridad competente.".

2) Agréguese en el artículo 135, número 1, luego de la palabra "calzada" la siguiente frase: "siendo posible, excepcionalmente, el viraje a la derecha aún con luz roja, a menos que exista una señalización que mandate lo contrario, y extremando todas las precauciones debidas, respetando la preferencia del peatón y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario.".

3) Agréguese en el artículo 199, número 1, antes de la conjunción "y", la siguiente frase: "salvo la excepción del artículo 104, número 1, letra c),".".

- - - - - - -

Acordado en sesión celebrada el día 9 de mayo de 2017, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Guido Girardi Lavín y Manuel José Ossandón Irarrázabal.

Sala de la Comisión, a 10 de Mayo de 2017.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY Nº 18.290, DE TRÁNSITO, PARA PERMITIR, EXCEPCIONALMENTE, VIRAR A LA DERECHA CON LUZ ROJA Y PRECAUCIÓN.

BOLETÍN N° 10.475-15

I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** modificar la Ley de Tránsito para permitir, de forma excepcional, el viraje a la derecha con luz roja, a menos que exista una señalización que disponga lo contrario, extremando las precauciones debidas, respetando la preferencia del peatón y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario. De igual forma, se establece que la prohibición de viraje a la derecha con luz roja deberá ser debidamente señalizada por la autoridad competente.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general, por 4 votos a favor.

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** la Moción presentada está estructurada sobre la base de un artículo único compuesto de tres numerales, que modifican la Ley de Tránsito.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no presenta.

V. **URGENCIA**: no presenta.

VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Moción de los Honorables Senadores señores De Urresti, García Huidobro, Letelier, Matta y Ossandón.

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: primer trámite.

VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: ingresó al Senado el 22 de diciembre de 2015, dándose cuenta en la sesión 85ª ordinaria, de fecha 23 de diciembre de 2015, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe, aprobado en general.

X. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA**:

- Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el

texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Artículos 104 número 1 letra c), 135 número 1 y 199 número 1.

Valparaíso, a 10 de Mayo de 2017.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario