Modifica la ley N° 18.290, estableciendo la obligatoriedad de circular permanentemente con luces encendidas en vías correspondientes a zonas rurales.
Boletín Nº 4648-15

Considerando:

1) Los estudios internacionales demuestran, que una serie de medidas, referidas a la visibilidad de los automóviles, resultan eficientes para evitar accidentes y disminuir la magnitud de sus consecuencias.

La Organización Mundial de la Salud, y el Banco Mundial han elaborado en forma conjunta un Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito; Informe OMS – WHO Ginebra 2004, Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito presentó un examen detallado de los conocimientos sobre la magnitud, los factores de riesgo y las consecuencias de los accidentes de tránsito y sobre las formas de prevenir y disminuir sus repercusiones.
En este informe se establece: “Mejorar la visibilidad de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública -*ver y ser visto*- Ver y ser visto son requisitos fundamentales para la seguridad de todos los usuarios de la vía pública. La escasa visibilidad desempeña, según este estudio, un papel central en tres tipos de choques: durante la noche, en los choques de vehículos de motor contra la parte posterior o lateral de otros que están parados o se desplazan lentamente, o contra bicicletas o peatones situados por delante de ellos en la vía; durante el día, las colisiones en ángulo o de frente; y en cualquier momento, las colisiones contra la parte trasera en condiciones de niebla.
El estudio señala varias medidas para mejorar la visibilidad:
• Aunque en muchos países no es obligatorio, llevar encendidas las luces de circulación durante el día reduce la incidencia de choques diurnos en un 10%-15%. Un estudio mostró que esta medida reduce en un 12% los choques, en un 20% las lesiones y en un 25% las defunciones.

• Es igualmente eficaz encender las luces de circulación durante el día en el caso de los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas. En el estado australiano de Victoria, no ser lo bastante visible fue un factor que intervino en el 65% de las colisiones entre automóviles y vehículos motorizados de dos ruedas, y la única causa en el 21% de ellos. Según estudios realizados, las luces de circulación diurnas redujeron la incidencia de choques de motocicletas un 10%-29% en Malasia; un 13% en los Estados Unidos; un 15% en Singapur; y un 10% en Europa.

• La tercera luz de freno elevada reduce las colisiones traseras en un 15%-50%.

• La señalización luminosa de los camiones y sus remolques es a menudo insuficiente.

Investigaciones realizadas en Alemania revelaron que casi el 5% de las colisiones graves entre automóviles y camiones se debían a que éstos o sus remolques no eran lo bastante visibles por la noche, por lo que los conductores de automóviles no los veían girar en la carretera, cambiar de sentido o circular delante de ellos.

• En muchos países de ingresos altos se exige que las bicicletas lleven reflectores y luces en la parte delantera, la posterior y las ruedas. Un estudio realizado en los Países Bajos reveló que el 30% de los choques de bicicletas se producen por la noche o en el crepúsculo, y que podrían evitarse si estos vehículos llevaran luces.

• Los colores en prendas, accesorios y componentes de los vehículos pueden hacer más visibles a los peatones, los ciclistas y los vehículos no motorizados. En los países de ingresos altos se utilizan a menudo chaquetas reflectantes, pero son costosas y poco prácticas si el tiempo es caluroso, por lo que puede que no sirvan para muchos países de ingresos bajos o medianos. Otra posibilidad son las prendas o accesorios de color amarillo o naranja vivo.

Emplear colores similares en vehículos no motorizados (por ejemplo, en los marcos de las bicicletas o las ruedas y parte trasera de los *rickshaws*) puede hacerlos más visibles”.

2) Los estudios y la experiencia internacional, demuestran que particularmente la medida consistente en el uso de las luces encendidas durante la circulación de los vehículos, disminuye los accidentes y la magnitud de sus consecuencias.

El SWOV, Instituto Holandés de Investigación para la Seguridad Vial Abril 2005 Luces diurnas (DRL) Daytime Running Lights ha establecido respecto del efecto del uso de luces diurnas, DRL:

“Los estudios en profundidad sobre accidentes han demostrado que ver al otro usuario de la carretera tiene relevancia en el 50% de los accidentes ocurridos por el día, y en el 80% de los accidentes en intersecciones o cruces. La percepción teórica y la observación explican el efecto de DRL principalmente debido al mayor contraste entre los vehículos y sus alrededores; esto aumenta la visibilidad de los vehículos y les hace más identificables. Un efecto adicional es que los vehículos con DRL se perciben más cercanos de lo que realmente están. Esto explica porqué existe menos riesgo en la aproximación y al cruzar una intersección.

DRL es una manera de ayudar a usuarios de la vía en su tarea visual de observación. Los estudios de DRL de los años 90 indicaron reducciones de 10-15% (Elvik, 1996) y 8-22% (Koornstra, 1993) en el número de accidentes de día en los cuales dos o más usuarios estaban implicados.

El estudio reciente encargado por la Comisión Europea implicó un análisis de 41 estudios del efecto para los coches y 16 estudios del efecto para las motocicletas (Elvik et al., 2003). Esto demostró que para los coches, DRL redujo el número de lesiones en accidentes de día un 3-12%, y para las motocicletas en un 5-10%. Para ambos resultados deberíamos mencionar que los resultados de cada estudio por separado difieren en gran medida. La reducción se refiere a accidentes de día en los que estaba implicado más de un usuario. Puede estimarse un mayor efecto sobre accidentes mortales.

3) Algunas dificultades de la implementación de la medida de obligatoriedad en el uso de luces diurnas DRL, nos llevan a proponer una gradualidad, que permita subsanar deficiencias avanzando progresivamente en esta medida de manera segura.

El uso de luces diurnas tiene algunas desventajas o dificultades según el Instituto Holandés de Investigación para la Seguridad Vial, en su informe de Abril de 2005 sobre Luces diurnas, DRL

Si las luces se encienden, se utiliza más combustible. Un vehiculo con combustible eficiente que usa 6.7 litros por 100 kilómetros, con uso de luces diurnas tiene un consumo adicional del 3%, los coches con un consumo de 10 litros por 100 km el 2% más, y un camión de 33 litros por 100 un 1% más (ETSC, 2003). Un mayor consumo de combustible causa una mayor emisión de los materiales que producen contaminación atmosférica. Esta dificultad se puede subsanar utilizando lámparas para luces diurnas especiales.

“Otra desventaja del uso de luces diurnas, DRL es que las luces se funden más a menudo porque son utilizadas más tiempo. Este problema es pequeño si se utilizan lámparas LED. Las baterías también pueden quedarse funcionando si uno se olvida de apagar las luces. Esto puede solucionarse montando un interruptor automático de luces diurnas (después de arrancar el motor las luces se encienden). Se puede instalar en los coches existentes (Schoon, 1991).

Hay también un problema con el deslumbramiento. El deslumbramiento se ha investigado extensivamente (Koornstra, 1997; Hagenzieker, 1990). Los grados de deslumbramiento varían de un ligero destello hasta poder llegar a cegar. DRL puede causar deslumbramiento de día (especialmente molesto) cuando la intensidad de la luz es demasiado alta y la iluminación circundante está en un nivel relativamente bajo (también en la puesta del sol). La intensidad excesiva de las luces de cruce es debida a un ajuste incorrecto. De hecho esto no es un problema de DRL; el deslumbramiento es más severo por la noche. Las luces de cruce hoy en día están absolutamente bien ajustadas debido a la inspección periódica del vehículo y los sistemas incorporados que aseguran un ajuste automático de luces. El deslumbramiento no ocurre con las lámparas que se han desarrollado especialmente para la función de las luces diurnas”.

4) En Chile se encuentran identificadas las principales causas y la magnitud de victimas de los siniestros de transito

Es importante considerar que avanzar en el principio “Ver y ser visto” constituye una opción estratégica y técnica que importa mejorar una variable de accidentabilidad que en muchas oportunidades se presenta acompañando a una causa principal de accidentabilidad

Siniestro de tránsito y victimas por Causas (Año 2005)

Causas	Siniestros	Fallecidos	Lesionados			Total lesionados
			Graves	M.Graves	Leves	
Imprudencia de Conductor	22,755	311	2,134	1,651	14,611	18,396
Desobediencia a Señalización	6,273	70	589	658	6,265	7,512
Pérdida de Control	4,914	210	1,093	678	4,841	6,612
Imprudencia de Peatón	3,929	378	1,040	501	2,333	3,874
Alcohol en Conductor	2,927	209	703	509	2,850	4,062
Velocidad Imprudente	1,514	137	411	304	1,603	2,318
Imprudencia de Pasajero	920	12	139	113	688	940
Fallas mecánicas	819	22	202	153	1,219	1,574
Alcohol en Peatón	642	156	209	63	255	527
Otras Causas	505	53	55	57	369	481
Causas no Determinadas	502	1	59	44	275	378
Drogas y/o Fatiga en Conductor	378	59	168	117	539	824
Deficiencias Viales	208	7	35	18	200	253
Alcohol en Pasajero	42	1	7	12	22	41
Total	**46,328**	**1,626**	**6,844**	**4,878**	**36,070**	**47,792**

Fuente: Carabineros de Chile
Elaboración: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

5) Se dispone, adicionalmente en nuestro país, una estimación de los costos sociales relacionados con siniestros de tránsito, y los costos sociales relacionados con las consecuencias de los siniestros de tránsito, (Año 2004). Las cifras corresponden a la información oficial entregada por CONASET

Tipo de siniestro	Siniestros	Costo social (UF)	Costo social total		
			UF	$ Ch	$ US
Atropellos	8,068	352.37	2,842,921.16	49,273,452,686.70	85,329,383.82
Caídas	1,338	320.22	428,454.36	7,425,962,398.43	12,859,922.76
Colisiones	23,945	286.11	6,850,903.95	118,739,730,243.32	205,627,725.77

Choques	10,608	125.16	1,327,697.28	23,011,622,703.01	39,850,415.97
Volcaduras	2,404	685.02	1,646,788.08	28,542,098,066.80	49,427,825.90
Otros	257	276.11	70,960.27	1,229,881,980.43	2,129,850.17
Total	**46,620**		13,167,725.10	228,222,748,078.70	395,225,124.39

Consecuencia	**Nº**	**Costo social (UF)**	**Costo social total**		
			UF	**$ Ch**	**$ US**
Fallecidos	1,757	1,250.07	2,196,380.02	38,067,614,544.38	65,923,654.94
Graves	7,166	637.69	4,569,715.20	79,202,212,521.42	137,158,563.55
Menos graves	5,332	158.71	846,231.06	14,666,859,737.97	25,399,358.80
Leves	34,012	37.04	1,259,940.53	21,837,264,032.49	37,816,718.39
			8,872,266.81	153,773,950,836.26	266,298,295.67

Valor UF (16 Mayo 2005) 17,331.98
Valor Dólar (16 Mayo 2005) 577.45

6) En síntesis

Tal como se ha señalado, de acuerdo con los resultados del estudio del *SWOV,* Instituto Holandés de Investigación para la Seguridad Vial Abril 2005 Luces diurnas, DRL, *Daytime Running Lights*. Los porcentajes de la eficacia en la reducción del número de accidentes son de extraordinaria relevancia tanto respecto de accidentes fatales, accidentes con lesiones severas, y accidentes con lesiones leves.

Para Chile resulta indispensable, en atención al progresivo aumento de su parque automotriz, tomar medidas eficientes con el objeto de disminuir los accidentes de transito y el impacto social y económico de sus consecuencias, de entre estas medidas destaca el uso de luces diurnas, es por esto que venimos en proponer su uso, en las vías que se insertan en las zonas rurales de nuestro país, como un primer paso que nos permitirá avanzar de manera segura, superando las dificultades técnicas que se presentan, hasta llegar a la implementación de esta medida de manera generalizada

En consecuencia, venimos en proponer a esta honorable Cámara el siguiente PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 72 DE LA LEY Nº 18.290, DE TRANSITO.

PROYECTO DE LEY:

ARTÍCULO ÚNICO.- Agrégase el siguiente inciso tercero, al artículo 72 de la Ley Nº 18290, de Transito:

ARTÍCULO 72 inciso tercero.- Los vehículos motorizados, en todas sus categorías, deberán circular permanentemente con sus luces encendidas, en las vías correspondientes a zonas rurales

PATRICIO VALLESPIN LOPEZ
DIPUTADO

GABRIEL SILBER ROM0
DIPUTADO