Contempla medidas para prevenir los accidentes del tránsito
Boletín N° 6668-15

Honorable Cámara:

Durante el año 2008 murieron en accidentes del tránsito 1782 personas. En lo que va del año 2009, han muerto, también en accidentes del tránsito, 759 personas, es decir, un promedio de más de 4 personas diarias.

Los accidentes de tránsito han pasado a ocupar el primer lugar de causa de muerte de jóvenes en Chile.

Según estadísticas publicadas por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, el año 2008 se produjeron 57.087 accidentes de tránsito, arrojando un total de 55.286 lesionados, 7.488 de los cuales fueron graves. El grueso de estas cifras corresponde a la edad entre 18 y 35 años, lo que marca un alza en la tendencia respecto de los años anteriores.

Los costos económicos relacionados con siniestros de tránsito en el 2008 sumaron más de 284.746 millones de pesos.

De los accidentes ocurridos, la mayor parte corresponden a imprudencias de los conductores, siguiendo desobediencias a señalización, pérdida de control, imprudencias de los peatones, ingesta de alcohol de los conductores, imprudencia de los pasajeros y peatones ebrios, entre las más comunes.

Como se aprecia, los accidentes lejos de originarse en deficiencias de los caminos o problemas técnicos de los automóviles, se producen en su mayor parte por culpa de los propios conductores, cuya imprudencia y desobediencia a las normas de la ley del tránsito, determinan graves consecuencias.

Nuestra legislación en materia del tránsito, más allá de las críticas que se puedan formular por el sistema de sanciones, donde la cancelación es una medida de todo excepcional, siendo aún insuficientes las sanciones establecidas para los conductores que se desempeñan en estado de ebriedad, es deficiente en un aspecto que, a nuestro juicio, reviste la mayor de las importancias como medida de prevención: nos referimos a la fiscalización.

Aunque el Congreso Nacional, en nuestro sistema político, es el órgano legislador por excelencia, tanto senadores como diputados nos encontramos impedidos de proponer modificaciones a la ley en materia de fiscalización, ya que ello necesariamente lleva aparejado gastos y modificaciones a servicios de la administración del Estado; materias reservadas por la Constitución Política a la iniciativa exclusiva de la Presidenta de la República. No obstante ello, este Congreso Nacional aprobó la ley 19.816, publicada en el Diario Oficial el día 7 de agosto de 2002, que introdujo modificaciones a diversos cuerpos legales en materia de multas de tránsito, permitiendo dar curso a denuncias con registros electrónicos comúnmente conocidos como foto-radares.

La ley 19.816, sin embargo, no ha sido utilizada pues hasta la fecha no se ha pronunciado el Reglamento necesario para su aprobación. En efecto, en cuanto nos interesa la ley señala ***"...podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones." Más*** **adelante agrega "Los** ***equipos de registro de infracciones podrán consistir en películas cinematográficas, fotográficas, fonográficas u otras formas de reproducción de la imagen y del sonido y, en general, en medios aptos para producir fe."*** **Luego, señala "El** ***reglamento, que se expedirá por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, contemplará los estándares técnicos que tales equipos deberán cumplir en resguardo de su confiabilidad y certeza, y establecerá las condiciones en que han de ser usados para que las imágenes u otros elementos de prueba que de ellos***

se obtengan puedan servir de base para denunciar infracciones o contravenciones"

A lo anterior su suma la norma del artículo 4 de la ley 18.290 del tránsito, que restringe únicamente a Carabineros de Chile a Inspectores fiscales y municipales la fiscalización de las normas de la ley del tránsito, sin contemplar, como ocurre en otras legislaciones, la posibilidad de fiscalización a través de comisarios civiles, que son personas de una intachable conducta, que pueden fiscalizar infracciones a la ley.

Por su parte, y aunque fue un anuncio del 21 de mayo, no ha ingresado a tramitación el proyecto de ley sobre sistema de licencias con puntaje, sin perjuicio de la moción parlamentaria sobre el respecto -Boletín 6539-15-.

Otro aspecto importante, se relaciona con la extrema facilidad con que en Chile las personas obtienen licencias de conducir, tanto profesionales como no profesionales. El índice de rechazo en los departamentos del tránsito, donde son otorgadas las licencias de conducir, es prácticamente nulo, pues salvo casos excepcionales, de personas que han perdido, por ejemplo, campo visual, o están afectados por enfermedades invalidantes, las licencias de conducir son finalmente otorgadas, no obstante tratarse, sobre todo en personas que piden por primera vez el permiso, con escasas destrezas. Contrasta nuestra situación con la de países desarrollados, como España, Francia o Inglaterra, donde la obtención de un permiso para conducir vehículos, supone no sólo tener un perfecto dominio técnico de la conducción, en términos mecánicos y viales, sino además haber acreditado una idoneidad moral, tener capacidad física y por sobre todo psíquica para enfrentar la conducción de un vehículo motorizado.

En los países desarrollados, no obstante que la conducción vial forma parte de la formación general de los estudiantes, de lo que en nuestro país sería la enseñanza básica y media, es muy difícil sortear todos los exámenes que les exigen para poder obtener el permiso para conducir, ya que se trata de pruebas complejas que de algún modo garantizan que una persona que conduzca vehículos, tendrá un cabal y completo conocimiento de las normas que rigen el tránsito, y aún más, tendrá la disposición para acatarlas. Nuevamente contrasta esta situación con la de nuestro país, donde basta realizar un viaje interurbano, para constatar que muy pocas personas, respetan la regla básica de la conducción en carreteras, cual es, conducir por la pista derecha, adelantar por la pista izquierda, y luego volver al carril derecho. Un comportamiento tan básico como éste de la conducción por la pista correspondiente, tiene importantes efectos, o visto desde otra perspectiva, dramáticas consecuencias. Muchas veces, por ignorancia, se sostiene que una causa importante en los accidentes del tránsito lo constituye la velocidad, cuestión absolutamente desmentida por las estadísticas, y por consiguiente errónea. Las principales causas de accidentabilidad en nuestro país, están dadas por la imprudencia temeraria de los conductores y peatones y por la ingesta de drogas y alcohol. El exceso de velocidad tiene por consecuencia que los accidentes -generados por otras causas- generan daños más graves, pero en sí no son causa importante de la accidentabilidad. Entonces, resulta absurdo emprender campañas para que los conductores no sobre pasen los limites de velocidad, sí antes no hay campañas, o mejor aún, políticas estables que eviten el desempeño temerario o bajo los efectos del alcohol, drogas, o incluso de personas que, producto de situaciones circunstanciales, no estén en condiciones de conducir, como puede ocurrir, por ejemplo, con una persona que se encuentra en un estado ansioso, depresivo, o somnoliento que -naturalmente- afectará su desempeño como conductor. Se supone que una educación vial, de profunda concientización de los riesgos que para la vida conlleva el acto de conducir vehículos, deba ser capaz, por si sola, de compelir al conductor a desempeñarse responsablemente, absteniéndose de conducir bajo circunstancias adveras, lo que escasamente ocurre en nuestro país.

En suma, la alta tasa de accidentabilidad en el país, se genera, en primer lugar, y de acuerdo con datos estadísticos, por la imprudencia temeraria de los conductores. Es imprudente, de acuerdo con la definición de la palabra, aquella persona que no tiene prudencia, es decir, aquella que carece de cautela, de moderación, de sensatez y buen

juicio. No existe ninguna prueba en Chile por medio de la cual poder establecer si una persona es cautelosa, moderada, sensata y de buen juicio, a la hora de otorgarle la licencia de conducir. Son los jueces de Policía Local quienes, conociendo de procesos infraccionales o acciones civiles, con posterioridad a los hechos, los que califican a los conductores como imprudentes; calificación que sólo tiene efectos para medir el quantum de la pena, o la extensión del daño que deben resarcir los conductores que han causado perjuicios materiales, pero sin que dicha calificación tenga alguna importancia para los efectos que ese conductor continúe desempeñándose como tal.

Ahora, la situación es mucho más grave cuando se está frente a un conductor que además de ser imprudente, es al mismo tiempo temerario. En efecto, la imprudencia, cuya conceptualización es de por si grave, según se ha expuesto, lo es mucho más si a ella se califica como temeraria, que de acuerdo con la definición de la RAE es **excesivamente imprudente arrostrando peligros,** cuestión que tampoco se mide en nuestros exámenes, ni tiene mayores efectos con posterioridad al juicio en que se ha declarado que un conductor se ha desempeñado con imprudencia temeraria.

A modo de ejemplo, es imprudente quien conduce a baja velocidad por la pista izquierda, o a la misma velocidad que lo hace los vehículos de la pista derecha, generando un obstáculo para que los demás vehículos, que van más rápido, puedan adelantar por la pista izquierda. Es evidente que el conductor que se comporta de esta manera es una persona poco criteriosa, falta de cautela, de sensatez y en fin, de buen juicio. A su turno, temerario, y para seguir con el mismo ejemplo, será el conductor que adelanta por la derecha o se coloca a corta distancia detrás del vehículo que obstaculiza el paso. Este mismo ejemplo es muy provechoso para ilustrar el riesgo que puede generar una conducta aparentemente inocua, como es conducir a baja velocidad, por el carril inadecuado, considerando que quien conduce es, a fin de cuentas, un ser humano, con todas las complejidades que ello significa.

Como lo anotábamos más arriba, producto del régimen político y constitucional chileno, los parlamentarios tenemos una acotada iniciativa en materia de proyectos de ley, lo que nos impide proponer una serie de modificaciones que estimamos necesarias para evitar los accidentes del tránsito, frente a ello, y sin perjuicio de lo que en definitiva podremos proponer, estamos convencidos que las medidas integrales pasan por los siguientes puntos, que a nuestro juicio debieran erigirse como el catálogo del tránsito:

1. **Educar.-** la primera y más importante labor del Estado en materia del tránsito la constituye la educación temprana. Desde kinder hasta 4to medio, de manera que nuestros jóvenes al egresar de la enseñanza media, tengan una madura noción de lo que significa ser peatones y conducir vehículos motorizados, con plena conciencia de los riesgos mortales e invalidantes que el comportamiento vial conlleva, sobre todo las consecuencias que se derivan de la conducción bajo la influencia del alcohol o drogas

2. **Prevenir.-** la segunda de las labores importantes en materia del tránsito, lo constituye la prevención, concebida como aquellas medidas, distintas de las educativas, destinadas a prevenir los accidentes del tránsito, como por ejemplo, la aplicación del alcohol test preventivo en todos los lugares, horas y situaciones de riesgo: discotheques, pubs, fiestas masivas etc.; asimismo, la instalación de los denominados "lomos de toro" en lugares estratégicos, como colegios y hospitales ayudarían a disminuir la velocidad.

3. **Autorizar.-** el Estado de Chile sólo puede autorizar para conducir vehículos motorizados a personas que aprueben satisfactoriamente rigurosos exámenes de conocimientos, destrezas y condiciones físicas y psíquicas.

4. **Fiscalizar.- en cuarto** termino, el Estado no puede dejar de fiscalizar continuamente, donde juegan un rol fundamental las nuevas tecnologías y, especialmente, el sistema de cámaras y foto-radares.

5. Sancionar.- luego, en cuarto lugar, y constatadas las infracciones, es preciso que el régimen sancionatorio sea real y efectivo. Las multas pecuniarias han demostrado su total ineficacia, pues las personas pagan y luego vuelven a incurrir en las mismas infracciones, considerando –además- la baja probabilidad de ser nuevamente sorprendidas cometiendo infracciones. En este sentido cobra especial importancia el establecimiento en Chile del sistema de licencias de conducir con puntaje, de manera que en la medida que se vayan perdiendo puntos, el conductor quede impedido de conducir vehículos, permitiendo por otra parte recuperar los puntos perdidos con la asistencia a programas de reinserción en los términos establecido en el número siguiente.

6. Reinsertar.- la sanción como consecuencia gravosa que impone la ley a la vulneración de una norma del tránsito, no constituye más que la retribución al infractor, de manera que se hace imprescindible contemplar en la legislación un sistema que tenga por finalidad reinsertar al infractor, sometiéndolo a cursos que deba aprobar para poder volver a conducir vehículos motorizados después de haber sido sancionado.

7. Restringir.- el otorgamiento de permisos de conducir, debe ser restringido únicamente a personas que prueben poseer las aptitudes, capacidades, conocimientos y una condición psíquica y mental que les permita enfrentar el tránsito vial, en calidad de conductores, sin el menor temor a que puedan desempeñarse de manera imprudente ni mucho menos temeraria, bajo la premisa que manejar no es conducir.

8. Uniformar.- es sexto lugar es importante que, a nivel nacional, se apliquen los mismos criterios tanto para el otorgamiento de permisos de conducir, como para la aplicación de sanciones, pues sabido es que ciertas comunas, con tal de obtener mayores recursos, otorgan, con extremas facilidades, los permisos que en otras es mas complejo de obtener.

9. Excluir.- es importante que exista un sistema de sanciones especial y diferenciados para quien sea sorprendido manejando en estado de ebriedad, el que debiera ser sancionado con 1 año de suspensión de su licencia y 5 años o más de suspensión si es protagonista de accidente con resultado de muerte. También establecer sanciones para los conductores que manejen bajo los efectos de las drogas, de manera que esas personas queden permanentemente impedidas de obtener permisos para conducir vehículos motorizados.

10. **Informar y propagar.-** finalmente, es también una cuestión de la máxima importancia, contemplar medidas de manera que en las carreteras, rutas, caminos y calles, se eduque e informe, de manera permanente a los conductores y transeúntes acerca de sistema vial. En gran medida esta información y propaganda es incompatible con aquella de carácter comercial, electoral, o de cualquier otra naturaleza, sin perjuicio de la mención de la persona o empresa que financie la propaganda educativa o informativa, cuestión que en nuestro proyecto se autoriza expresamente.

Ahora bien, este catálogo de principios en materia del tránsito, contempla grandes temas, cuyo desarrollo, por las restricciones de iniciativa legal ya referidas, sólo podemos proponer en parte.

Hemos propuesto que este proyecto sea de ley orgánica constitucional, pues no sólo estamos seguros que contará con un apoyo unánime por parte de ambas Cámaras, sino porque nos parece que un tema como este, debe encontrarse regulado por normas de un rango superior, que impongan al Estado de Chile deberes concretos para prevenir los accidentes del tránsito, pues aún cuando han existido iniciativas del ejecutivo en tal sentido, como la creación de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, se trata simplemente de buenas voluntades de los gobiernos de turno, pero

no de políticas permanentes que ayuden de un modo real a disminuir los accidentes del tránsito, y junto a ellos, cuando no de las muertes, si de invalidantes consecuencias.

POR LO TANTO,

Los diputados que suscriben vienen en someter a la consideración de este Honorable Congreso Nacional el siguiente,

PROYECTO DE LEY

Articulo único.- Es deber del Estado de Chile

1. Contemplar en los planes de la educación obligatoria, nociones relativas al consumo de alcohol y su incompatibilidad con la conducción de vehículos; asignaturas de educación vial y cursos de conducción de vehículos motorizados. Estos cursos no reemplazaran aquellos exigidos para la obtención de licencias de conducir de acuerdo con las disposiciones de la ley 18.290 del tránsito.

2. Implementar medidas destinadas a prevenir los accidentes del tránsito, como por ejemplo alcotest preventivo en lugares de riesgo.

3. Autorizar para conducir vehículos motorizados a personas que aprueben satisfactoriamente rigurosos exámenes de conocimientos, destrezas y condiciones físicas y psíquicas.

4. Fiscalizar, sin distinción, de manera continua y utilizando todos los medios tecnológicos, así como foto-radares, el cumplimiento de las normas del tránsito, incluyendo sanciones a conductores y peatones.

5. Establecer un sistema de infracciones real y efectivo, de manera que la vulneración de las normas de la ley del tránsito sean castigadas, restando puntaje de las licencias, de acuerdo con las tablas que la ley debe señalar

6. Restringir el otorgamiento de permisos de conducir a personas que prueben poseer las aptitudes, capacidades, conocimientos y una condición psíquica y mental que les permita enfrentar el tránsito vial

7. Reinsertar, mediante cursos especiales, dirigidos a los infractores de la ley del tránsito, de manera que no puedan otorgarse nuevos permisos, sin la previa aprobación satisfactoria de los cursos.

8. Diseñar un sistema único para el otorgamiento de permisos de conducir y para la aplicación de sanciones

9. Establecer un sistema de sanciones especial y diferenciado para quien sea sorprendido manejando en estado de ebriedad, o bajo los efectos de las drogas, imponiendo a los infractores la sanción que impida obtener nuevos permisos para conducir vehículos motorizados. Suspensión transitoria no menor a un año o permanente.

10. Informar y propagar, por carreteras, rutas, caminos y calles, educación e información permanente en materia del tránsito, prohibiendo la propaganda comercial, electoral, o de cualquier otra naturaleza, sin perjuicio de la mención de la persona o empresa que financie la propaganda educativa o informativa