Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

Historia de la Ley

Nº 20.508

Con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público

D. Oficial 18 de abril, 2011

Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

Índice

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados **4**
1.1. Moción Parlamentaria 4
1.2. Informe de Comisión de Obras Públicas 7
1.3. Discusión en Sala 22
1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora 35

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado **37**
2.1. Informe de Comisión de Transporte 37
2.2. Discusión en Sala 55
2.3. Discusión en Sala 61
2.4. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen 62

3 Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados **64**
3.1. Discusión en Sala 64
3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora 89

4. Trámite Finalización: Cámara de Diputados **90**
4.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo. 90

5. Publicación de ley en Diario Oficial **92**
5.1. Ley N° 20.508 92

MOCIÓN PARLAMENTARIA

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

1.1. Moción Parlamentaria

Moción de los señores Diputados don Rodrigo Álvarez Zenteno, Alejandro García-Huidobro Sanfuentes, Jorge Burgos Varela, Marcelo Forni Lobos, Javier Hernández Hernández y don Gonzalo Uriarte Herrera. Fecha 03 de marzo, 2005. Cuenta en Sesión 46. Legislatura 352.

MODIFICA LA LEY N° 18.290, CON LA FINALIDAD DE EXIGIR CINTURONES SEGURIDAD Y ARTEFACTOS TÉCNICOS LIMITADORES DE VELOCIDAD EN LOS BUSES DE TRASPORTE PÚBLICO.
BOLETÍN N° 3800-15

l.- Tanto las autoridades de Gobierno como la ciudadanía en su conjunta han sido testigos de innumerables y trágicas accidentes automovilísticos producidos por razones de diversa índole y que se vienen sucediendo en forma relativamente creciente desde hace décadas en nuestro país, que si bien es cierto ha mejorada sustancialmente sus calles y carreteras a lo largo y ancho de su territorio, no ha podido contrarrestar exitosamente el avance despiadado de las muertes producidas en accidentes de tránsito tanto en vehículos menores como en bases y camiones.

2.- Todos los gobiernos que se han sucedido desde que circulan automóviles por las calles de nuestro país, han intentado enfrentar el aumento sostenido de los accidentes de tránsito, que poco a poco se han convertido en una de las principales causas de muerte e nuestro país. La verdad es que se ha avanzado bastante en el ámbito de las políticas públicas y de las medidas que apuntan a educar correctamente a los distintos tipos de conductores a fin de minimizar al máximo el riesgo inherente a toda conducción de vehículos, pero lamentablemente seguimos siendo testigos, todos los días, de muertes por accidentes carreteros provocados por distintas razones, entre las que destaca la imprudencia de los conductores.

3.- Estimamos que cauro legisladores debemos contribuir a erradicar este verdadero cáncer que se está adueñando de nuestras calles y carreteras, y en ese sentido es que se consideran de la máxima trascendencia las modificaciones actualmente en trámite a la ley de tránsito, que este proyecta también viene en modificar.

4.- Durante los últimas días, la opinión pública ha quedado impactada producto de accidentes carreteros en los cuales se han visto involucrados bases interurbanos, que transitan en forma permanente por las distintas vías del país

MOCIÓN PARLAMENTARIA

transportando en ellos a miles de pasajeras diariamente. Nos parece que respecto de la seguridad de estos bases hay mucho camino por recorrer, pero una modificación absolutamente urgente y necesaria se refiere al control de los límites máximos de velocidad, que el artículo 150 de la ley de tránsito fija en 100 kilómetros par hora, lo que, de acuerdo a lo señalado por la autoridad y por las mismas empresas de bases interurbanos, resulta usualmente muy difícil de controlar y fiscalizar, con el consiguiente riesgo para los usuarios de éstos.

5.- Del mimo modo, en un accidente de tránsito cualquiera, resulta determinante la circunstancia de que el conductor o los pasajeros hayan utilizado el cinturón de seguridad. Ahí se juega la posibilidad de salvar una vida o de evitar lesiones en las personas. En consecuencia, no hay razones para no promover el uso de dicho instrumento de seguridad, ni menos aún, para hacer obligatorio el uso de cinturones de seguridad en vehículos particulares y no hacerlo en vehículos de transporte de pasajeros, particularmente en los buses Inter urbanos.

Por ello, venimos en presentar una reforma a la ya mencionada ley, tendiente a hacer obligatorio el uso de artefactos limitadores de velocidad en los buses interurbanos que transitan a lo largo y ancho de todo el país y al mismo tiempo, imponer para los buses Inter Urbanos, la obligación -sancionada como infracción grave en caso incumplimiento- de contar con cinturones de seguridad para los efectos de mejorar la seguridad en nuestras rutas interurbanas y de proteger eficazmente a las personas.

Por tanto, venimos en presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 18.290. de Tránsito,

a) Agrégase el siguiente inciso final al articulo 79:

" Los vehículos de transporte público deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.”.

b) Intercálase, a continuación del artículo 150, el siguiente Articulo 150 bis:

"Artículo 150 bis.- Los buses interurbanos deberán contar con artefactos técnicos imitadores de velocidad, que impidan que se sobrepase el límite máximo de velocidad señalado para ellos en el N°2.3 del artículo anterior.", y

MOCIÓN PARLAMENTARIA

c) Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 198:

"°33.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 79;".

"34.- No contar los buses interurbanos con el dispositivo a que se refiere el artículo 150 bis;".

Artículo transitorio. Estas enmiendas comenzarán a regir a contar de la fecha de publicación de esta ley.

1.2. Informe de Comisión de Obras Públicas

Cámara de Diputados. Fecha 02 de enero, 2007. Cuenta en Sesión 115. Legislatura 354.

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY N°18.290, CON LA FINALIDAD DE EXIGIR CINTURONES DE SEGURIDAD Y ARTEFACTOS TÉCNICOS LIMITADORES DE VELOCIDAD EN LOS BUSES DE TRANSPORTE PÚBLICO.
BOLETÍN N°.800-15.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, iniciado en una moción de los Diputados señores Rodrigo Álvarez, Jorge Burgos, Marcelo Forni, Alejandro García-Huidobro, Javier Hernández y Gonzalo Uriarte, que modifica la ley N°18.290, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

El proyecto tiene por objeto mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito de vehículos de transporte público de pasajeros, los que transitan principalmente por las rutas interurbanas y rurales del país, transportando diariamente una gran cantidad de pasajeros.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace constar lo siguiente:

- El artículo único del proyecto fue sustituido.
- No hay indicaciones rechazadas.
- El artículo único no contiene normas que deban ser calificadas como orgánicas constitucionales o de quórum calificada.
- El artículo único no contiene normas que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda.
- El proyecto de ley fue aprobado en general por cuatro votos a favor de los Diputados señores García, Hernández, Quintana y Venegas, don Mario y tres votos en contra de los Diputados señores Latorre, Sabag y Venegas, don Samuel.
- Diputado Informante: Monckeberg, don Cristián.

****

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la colaboración y asistencia del asesor jurídico del Ministro de Transportes, señor Fernando Abarca; del asesor jurídico del Subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez y del Jefe de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señor Roberto Santana.

También concurren, invitados por la Comisión, la Federación Gremial Nacional del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional, e Internacional de Chile, FENABUS, representada por su Presidente, el señor Marcos Carter Bertolotto, quien asistió acompañado del abogado asesor, señor Patricio Contreras, del ingeniero asesor, señor Patricio Cannobbio y del asesor de tránsito, señor Nélson Guzmán León.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

Las estadísticas que existen en el país, sobre la accidentabilidad de tránsito, señalan que en ella participa una gran cantidad de vehículos de transporte público y particularmente buses interurbanos, los que se desplazan, en muchas oportunidades, a velocidades superiores a los límites máximos exigibles, especialmente en carreteras o vías rurales. Tales hechos ocurren porque no existen controles eficientes de velocidad, tanto a nivel de fiscalización por parte de la autoridad, como por parte de las mismas empresas prestadoras de los servicios de transporte de pasajeros.

Por otra parte, en todo accidente de tránsito resulta determinante la circunstancia de que el conductor o los pasajeros hayan utilizado el cinturón de seguridad, circunstancia que puede llegar a determinar la posibilidad de salvar una vida o de evitar lesiones en las personas. De modo que no existen razones para no promover el uso de dicho instrumento de seguridad. En razón de ello, el uso del cinturón de seguridad no sólo debe ser obligatorio en los vehículos particulares, sino que se hace muy necesario exigirlo en los vehículos de transporte de pasajeros, particularmente en los buses interurbanos.

****

El artículo 79 de la ley de Tránsito, al que alude el texto del proyecto, señala lo siguiente:

"Artículo 79.- Los vehículos motorizados según tipo y clase estarán provistos, además, de los siguientes elementos:

1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Prohíbense los vidrios oscuros o polarizados, salvo los que se contemplen en el Reglamento.

Prohíbese la colocación en ellos de cualquier objeto que impida la plena visual.

2.- Limpiaparabrisas;

3.- Espejo interior regulable, que permita al conductor una retrovisual amplia.

Tratándose de los vehículos de carga, de movilización colectiva o de características que hagan imposible la retrovisual desde el interior del mismo, llevarán dos espejos laterales externos;

4.- Velocímetro;

5.- Parachoques delantero y trasero adecuados y proporcionados, que no excedan al ancho del vehículo;

6.- Extintor de incendio;

7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;

8.- Rueda de repuesto en buen estado y los elementos necesarios para el reemplazo, salvo en aquellos casos que determine el reglamento;

9.- Botiquín que contenga elementos de primeros auxilios y dos cuñas de seguridad, en los vehículos de carga, de locomoción colectiva y de transporte de escolares, y

10.- Cinturones de seguridad para los asientos delanteros.

El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo Nº 211, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior. En los servicios de transporte de pasajeros en taxis, cualquiera sea su modalidad, la responsabilidad del uso del cinturón de seguridad recae en el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso será imputable a su propietario.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores, serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños menores de cuatro años que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos, de acuerdo a las exigencias y el calendario que fijará el reglamento. Se exceptúan de esta obligación los servicios de transporte de pasajeros en taxis, en cualquiera de sus modalidades.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio en todos los vehículos cuyo año de fabricación sea 2007 en adelante.”

****

El artículo 150, aludido en la moción, dispone lo 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:

1.1. Vehículos menores de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora. Los buses interurbanos podrán circular a 100 kilómetros por hora."

****

Finalmente, el artículo 198 de la ley de Tránsito, señala, lo que siguiente:

"Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;

2.- Eliminado.

3.- Conducir un vehículo con una licencia de conductor distinta de la que corresponda, salvo lo dispuesto en el inciso primero del artículo 196 D;

4.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;

5.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;

6.- Conducir un vehículo sin la placa patente;

7.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un integrante de Carabineros de Chile o las de un inspector fiscal en los procedimientos de fiscalización del transporte público y privado remunerado de pasajeros y transporte de carga;

8.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;

9.- Eliminado.

10.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 o en el artículo 121;

11.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;

12.- Eliminado.

13.- Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;

14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;

15.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6, 7 u 8 del artículo 159;

16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;

17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;

18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;

19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;

20.- Eliminado.

21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;

22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;

23.- Mantener animales sueltos en la vía pública o cierros en mal estado que permitan su salida a ella;

24.- No detener el vehículo antes de cruzar una línea férrea;

25.- Efectuar servicio público de pasajeros con vehículo rechazado en las revisiones técnicas de reglamento, o respecto de las cuales no se haya cumplido el trámite en su oportunidad;

26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;

27.- Proveer de combustibles a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;

28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;

29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;

30.- Mantener en circulación un vehículo destinado al servicio público de pasajeros o al transporte de carga con infracción a los artículos 63, 64 y 82, o sin las revisiones técnicas de reglamento aprobadas o con el sistema de dirección en mal estado, de las que será responsable el propietario;

31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;

32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;

33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;

34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;

35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;

36.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de "manos libres", cuyas características serán determinadas por reglamento;

37.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;

38.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en los artículos 120 y 129;

39.- Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;

40.- Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;

41.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;

42.- Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento;

43.- Detenerse, tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados, y

44.- Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente de tránsito que origine daño o lesiones leves.

En los casos de las infracciones de los números 17, 19, 22, 25 y 28, si ellas fueren cometidas por un conductor de un vehículo destinado al transporte público de pasajeros o al transporte de carga y que no fuere el dueño, se le aplicará la pena correspondiente a una infracción leve y no se anotará en el Registro Nacional de Conductores, salvo en los casos establecidos en el N°42 de este artículo.”

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

Los autores de la moción indican que, tanto las autoridades de Gobierno como la ciudadanía en general, han sido testigos de innumerables y trágicos accidentes automovilísticos.

Señalan que se ha producido un aumento sostenido de accidentes de tránsito, los que se han convertido en una de las principales causas de muerte en nuestro país. En razón de ello, se han establecido políticas públicas y se ha dispuesto, por parte de la autoridad de transporte, educar a los conductores, a fin de bajar la cantidad de muertes ocurridas por los accidentes carreteros.

Denuncian, que durante el último tiempo, la ciudadanía ha quedado impactada por la cantidad de accidentes carreteros, en los cuales se han visto involucrados buses interurbanos, que transitan en forma permanente por las diferentes carreteras del país, a mayor velocidad que la permitida. La fiscalización de esta situación, resulta muy difícil de ejecutar, tanto por parte de la autoridad, como por parte de las mismas empresas de transporte, situación que involucra a los usuarios, por los riesgos que tienen éstos permanentemente.

En mérito de lo anterior, plantean que resulta indispensable incorporar el uso del cinturón de seguridad en los buses interurbanos. Además, es preciso que se obligue a incorporar en dichos buses, artefactos limitadores de velocidad, para evitar una mayor cantidad de accidentes, y de paso proteger a los usuarios.

III. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O 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 N°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 la moción.

De acuerdo con esto, la idea matriz del proyecto busca favorecer la aplicación y la exigencia de medidas que mejoren las condiciones de seguridad en los vehículos de transporte público de pasajeros, los que transitan principalmente por las rutas interurbanas y rurales del país, transportando diariamente una gran cantidad de pasajeros.

IV. ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

La Comisión estimó que el artículo único del proyecto, no contiene normas de rango orgánico constitucional, ni de quórum calificado.

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

El artículo único del proyecto no contiene disposiciones que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda.

VI. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El asesor jurídico de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que la moción tiene por objeto, hacer obligatorio el uso de artefactos limitadores de velocidad en los buses interurbanos; de imponerle al transporte público, la obligación de contar con cinturones de seguridad, y de sancionar su incumplimiento como infracción grave.

Para legislar sobre la materia, la moción establece como fundamento lo siguiente:

a) Los innumerables y trágicos accidentes automovilísticos que vienen sucediéndose por décadas, que no se han podido contrarrestar con la mejora sustantiva de las calles y carreteras del país;

b) Los gobiernos de turno, han intentado enfrentar el aumento sostenido de los accidentes de tránsito, que han sido las principales causas de muerte en nuestro país;

c) Que a pesar de la educación en el ámbito de las políticas públicas, que apuntan a educar correctamente a los conductores, se sigue siendo testigos de muertes en accidentes carreteros, destacando la imprudencia de los conductores;

d) Que últimamente, han ocurrido accidentes carreteros, en los cuales están involucrados buses interurbanos, lo que hace urgente y necesario controlar los límites de velocidad, lo que es difícil de fiscalizar.

e) Que para ello, debe usarse el cinturón de seguridad y hacer obligatorio el uso de artefactos limitadores de velocidad, en los buses interurbanos.

INFORME COMISIÓN OBRAS PÚBLICAS

Planteó que la moción, trata genéricamente, la imposición de los cinturones de seguridad para el transporte público, sin distinguir si se trata de buses urbanos, interurbanos, rurales o internacionales, en cuyo caso, se aplicaría a todo el transporte público en buses.

Por otra parte, indicó que la ley Nº 20.068, en su artículo 1º Nº 24, letra d) y e), publicada en diciembre de 2006, reguló el uso de los cinturones de seguridad en los vehículos particulares, taxis, transporte escolar y otras normas sobre menores de 8 y 4 años.

Recordó que en la discusión de la ley Nº 20.068, se debatió acerca de la imposición de cinturones de seguridad en el transporte público, desechándose finalmente su obligación, por distintas razones, como las que se explicitarán más adelante.

Internacionalmente, la exigencia de la existencia y uso de cinturones de seguridad es obligatoria sólo en el caso de buses que prestan servicios interurbanos de pasajeros.

Respecto de los buses urbanos, dicha exigencia no es aplicable, pues resulta impracticable imponerlo a pasajeros que suben y bajan intermitentemente de un bus, sin perjuicio de considerar la mantención preventiva y correctiva que debiera hacerse de los cinturones de seguridad después de haber cumplido con cada uno de sus circuitos.

Por lo tanto, resulta impracticable exigirle al conductor la obligación que pesa sobre el pasajero de colocarse el cinturón de seguridad, salvo que esté en mal estado, como se impuso en los taxis bajo la ley Nº 20.068.

Luego, solo resultaría aplicable, a los buses interurbanos, bajo la responsabilidad del pasajero, salvo que el elemento no funcione.

Señaló, a modo de referencia, que en Europa la existencia de cinturones en buses interurbanos fue adoptada gradualmente por los países miembros de la comunidad, durante los últimos años y la obligatoriedad del uso, también fue siendo adoptada gradualmente.

El último país que restaba fue España, el que se incorporó durante el año 2006.

La fórmula de uso en dichos países, está asociada a que es obligatorio su uso siempre y cuando se disponga del elemento.

Explicó, que actualmente se encuentra próximo a iniciar su tramitación administrativa, un proyecto de decreto que establece exigencias de elementos seguridad en los buses que prestan servicios interurbanos de pasajeros. Dentro de dichos elementos se encuentra la exigencia de contar con cinturones de seguridad, en todos los asientos a los buses que soliciten su primera inscripción, a contar del 1 de septiembre de 2007.

Por lo tanto, por la vía administrativa, se estaría regulando la exigencia de tener cinturones de seguridad en los buses interurbanos, restando sólo la obligatoriedad del uso y su infracción, la cual debería estar impuesta por ley.

Respecto del tema referido a los artefactos limitadores de velocidad, es necesario señalar lo siguiente:

a) Dicho elemento es obligatorio en Europa desde hace varios años, para todo tipo de buses y camiones;

b) Al respecto, entendiendo los avances de la técnica y su oportunidad para establecerlo, a juicio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, parece más conveniente establecer dicha exigencia por la vía de una norma reglamentaria, al tenor de lo dispuesto en el artículo 56 de la ley Nº 18.290;

c) Más aún, la ley Nº 20.068, que modificó la ley Nº 18.290, de tránsito, tanto en su tenor literal como en su espíritu, desreglamentó la ley de tránsito, dejándole al Ejecutivo la reglamentación específica de los elementos de los vehículos motorizados.

Por último señaló, que la infracción al no uso del cinturón de seguridad, está penalizada mediante el Nº 35 del artículo 198 de la ley Nº 18.290, como infracción grave; que en el caso de prosperar la moción, debiera determinarse quienes serán los infractores, esto es, el propietario o el conductor o el pasajero, según se trate de la conducta infraccionada.

****

El Diputado Gonzalo Uriarte, patrocinador de la moción, indicó que el proyecto apunta a regular el exceso de velocidad, como norma permanente, a fin de evitar ese factor de riesgo constante en los buses de transporte público, el que, de no ser controlado y sancionado con severidad, se transformará en una práctica común. Por lo tanto, se hace necesario controlar el conducir a exceso de velocidad, para lo cual, más que un dispositivo que controle o limite la velocidad, se recomienda castigar o sancionar más severamente la conducta de conducción a exceso de velocidad, lo que sólo puede hacerse en virtud de una ley.

****

El Presidente de FENABUS, señor Marcos Carter, explicó que los nuevos buses que ingresan a nuestro país, importados por el empresariado, ya cuentan con cinturones de seguridad incorporados de fábrica.

Sin embargo, manifestó que, como gremio, les merece algunas aprehensiones la exigencia de tal dispositivo, por cuanto, será necesario determinar el sujeto obligado, esto es, si será el conductor o el auxiliar del bus quien tendrá que exigir el uso del cinturón por parte de cada pasajero, o si bien, tal obligación recaerá únicamente en el pasajero.

Igualmente, observó que desde un punto de vista técnico, existe la duda del cinturón de "dos puntas" como los que se pueden instalar en un bus, pueda ofrecer suficiente sujeción en caso de colisión o choque. Por último, señaló que el cinturón de seguridad no evitará los accidentes.

Se refirió además, al punto de los limitadores de velocidad, mecanismos de registro que históricamente quedan sujetos al control del propio conductor. Agregó, que éstos son elementos que en la práctica son vulnerados y los vehículos sobrepasan en la práctica largamente los límites de velocidad. Tal ha sido el fracaso de esos mecanismos, que en Europa ya ha sido derogada su exigencia. Respecto a este tema, informó que FENABUS, ha incorporado un sistema de registro de velocidades y desplazamientos, a través del sistema de GPS (posicionamiento satelital), el cual, ya está en aplicación en Chile, y cuyos elementos no pueden ser alterados por el conductor, y además, cuenta con la aprobación técnica de la Subsecretaría de Transportes.

****

El ingeniero asesor de FENABUS, señor Patricio Cannobbio, señaló que respecto del cinturón de seguridad es del caso indicar que tal situación, podría significar un gran conflicto entre los pasajeros y la tripulación, especialmente si no queda clara la responsabilidad por la infracción. Otro aspecto aparentemente no resuelto, es la sujeción de niños de pequeño tamaño, a quienes tampoco presta utilidad un cinturón de dos puntas. Estudiado el proyecto de ley, desde un punto de vista formal, se exigen medidas que sólo tiene aplicación para el transporte interurbano de pasajeros, sin que se justifique extenderla a todas las modalidades de transporte de pasajeros, e incluso de carga. Para que esta exigencia sea efectiva, se requiere un cambio cultural importante entre los usuarios, que debe ser fuertemente impulsado por la autoridad, a través de una campaña de difusión pública.

Por último, planteó que la exigencia de establecer algún dispositivo "limitador" de velocidad, no es adecuada, y que aún cuando en otros países se ha intentado aplicar, no ha dado buenos resultados. En cambio, una mejor forma de controlar velocidades, es a través del registro de desplazamiento de cada vehículo, con el que se podrá lograr un adecuado control de gestión de la flota.

INFORME COMISIÓN OBRAS PÚBLICAS

****

El asesor de tránsito de FENABUS, señor Nélson Guzmán, coincidió plenamente con lo planteado por los señores Carter y Cannobbio, en cuanto a que es muy difícil que se pueda asegurar el éxito, al establecer la exigencia del cinturón de seguridad. Por otra parte, aclaró sobre la eficacia que tiene el cinturón de seguridad de tres puntas, el cual evita el golpe inicial, en cambio, el cinturón de seguridad de dos puntas, si bien impide la proyección del cuerpo, no evita que el pasajero se golpee con el asiento o el pasajero que tiene por delante.

Respecto del tema del control de velocidad, planteó que uno de los problemas actuales radica en que, por modificación legal reciente, la infracción ya no es calificada como "gravísima", sino que fue graduada y dependerá su gravedad del exceso por sobre el límite, pudiendo incluso ser "menos grave". Desde un punto de vista técnico, aclaró que la velocidad por sí misma no es causal de accidente, sino que es una conducta de riesgo que, asociada a otros factores, como la distancia respecto de otros vehículos, puede provocar un accidente. Habiendo quedado ya demostrado que la limitación física de la velocidad no es una alternativa viable de aplicar, aseguró que el sistema de control satelital propuesto por FENABUS, una vez que se aplique a la generalidad de los vehículos de transporte de pasajeros, será una herramienta eficaz de control y fiscalización; bajo esta modalidad, no sólo el empresario podrá controlar el desempeño y conducción de cada vehículo, sino que incluso los pasajeros podrán fiscalizar, así como Carabineros de Chile, y la autoridad del trabajo y del transporte, pues la información generada por este sistema es absolutamente confiable.

****

-Puesto en votación en general el proyecto de ley, se acordó aprobarlo en general y dejar pendiente la discusión en particular, por cuatro votos a favor de los Diputados señores García, don René Manuel; Hernández, don Javier; Quintana, don Jaime y Venegas, don Mario y tres votos en contra de los Diputados señores Latorre, don Juan Carlos; Sabag, don Jorge y Venegas, don Samuel.

****

El proyecto planteado en la moción, propone introducir nuevas exigencias de equipamiento: la primera de ellas exigible a todo vehículo de transporte público de personas, consiste en que éstos cuenten con cinturones de seguridad en todos y cada uno de los asientos de pasajero, siendo además obligatorio el uso de los mismos, por parte de los pasajeros. La segunda exigencia, aplicable específicamente a los denominados buses

interurbanos, consiste en la instalación y operación en el mismo vehículo, de algún dispositivo o artefacto técnico limitador de velocidad, cuyo efecto será impedir que se exceda la velocidad máxima permitida a este tipo de vehículos en zonas rurales.

En segundo término, se consagran como infracciones de carácter grave, el no cumplir con estas obligaciones, en los vehículos señalados.

"Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 18.290. de Tránsito:

a) Agrégase el siguiente inciso final al artículo 79:

"Los vehículos de transporte público deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.".

b) Intercálase, a continuación del artículo 150, el siguiente Artículo 150 bis:

"Artículo 150 bis.- Los buses interurbanos deberán contar con artefactos técnicos imitadores de velocidad, que impidan que se sobrepase el límite máximo de velocidad señalado para ellos en el N°2.3 del artículo anterior.", y

c) Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 198:

"33.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 79;".

"34.- No contar los buses interurbanos con el dispositivo a que se refiere el artículo 150 bis;".

Artículo transitorio.- Estas enmiendas comenzarán a regir a contar de la fecha de publicación de esta ley.

****

***Los Diputados señores Alvarado, don Claudio; Correa, don Sergio; García, don René Manuel; Hernández, don Javier; Quintana, don Jaime; Sabag, don Jorge; Uriarte, don Gonzalo y Venegas, don

Mario, formularon una indicación para sustituir el texto del proyecto de la moción, por el siguiente:

"Artículo único.- *modifícase la ley N°18.290, de Tránsito, en los siguientes términos:*

***a**) Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 79:*

"Los buses de transporte interurbano de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso, la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible en los buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante".

***b**) Agrégase, al artículo 198, el siguiente número 45, nuevo, reemplazándose la coma (,) y la letra "y" al final del número 43, por punto y coma (;) y el punto final (.) del número 44 por una coma (,) seguida de la letra "y":*

"45.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 79".".

Los patrocinantes de la indicación, explicaron que con el nuevo texto se busca restringir el proyecto a una única materia, que es respecto de la obligación del uso del cinturón de seguridad, el que se circunscribe exclusivamente a los buses interurbanos de pasajeros, distinguiendo entre la obligación del propietario del vehículo de contar con el dispositivo en buenas condiciones de operación, y la obligación que tendrá el pasajero de usarlo. Finalmente, se establece la sanción que se aplicará por infringir estas obligaciones, la cual será considerada de carácter grave.

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por ocho votos a favor de los Diputados señores Alvarado, Correa, García, Hernández, Quintana, Sabag, Uriarte, y Venegas, don Mario y dos abstenciones de los Diputados señores Latorre, y Monckeberg, don Cristián,

VII. TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado Informante, vuestra

Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único.- Modifícase la ley N°18.290, de Tránsito, en los siguientes términos:

a) Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 79:

"Los buses de transporte interurbano de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso, la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible en los buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante."

b) Agrégase, al artículo 198, el siguiente número 45, nuevo, reemplazándose la coma (,) y la letra "y" al final del número 43, por punto y coma (;) y el punto final (.) del número 44 por una coma (,) seguida de la letra "y":

"45.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 79".".

Se designó Diputado Informante al señor **Cristián Monckeberg Bruner.**

SALA DE LA COMISIÓN, a 2 de enero de 2007.

Tratado y acordado se consigna en las actas de las sesiones de fechas 21 de noviembre; 12 y 19 de diciembre de 2006, con la asistencia de los Diputados señores Latorre, don Juan Carlos (Presidente); Alvarado, don Claudio; Correa, don Sergio; Espinoza, don Fidel; García, don René Manuel; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Monckeberg, don Cristián; Quintana, don Jaime; Sabag, don Jorge; Uriarte, don Gonzalo; Venegas, don Mario y Venegas, don Samuel.

Se adjunta al presente informe, un texto comparado que contiene las disposiciones legales vigentes, el texto de la moción original, la indicación aprobada y el texto finalmente aprobado.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.

1.3. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 354. Sesión 128. Fecha 08 de marzo, 2007. Discusión general. Se aprueba en general y en particular.

ESTABLECIMIENTO DE USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD EN BUSES DE TRANSPORTE INTERURBANO. Modificación de la ley N° 18.290, de Tránsito. Primer trámite constitucional.

El señor **LEAL** (Presidente).- Corresponde ocuparse del proyecto, originado en moción, que modifica la ley N° 18.290, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

Diputado informante de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones es el señor Cristián Monckeberg.

Antecedentes:

-Moción, boletín N° 3800-15, sesión 46ª, en 3 de marzo de 2005. Documentos de la Cuenta N° 6.

-Primer informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, sesión 115ª, en 4 de enero de 2007. Documentos de la Cuenta N° 3.

El señor **LEAL** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **MONCKEBERG** (don Cristián).- Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, me corresponde informar el proyecto, originado en moción de los diputados señores Rodrigo Álvarez, Jorge Burgos, Marcelo Forni, Alejandro García-Huidobro, Javier Hernández y Gonzalo Uriarte, que modifica la ley N° 18.290, con la finalidad de exigir el uso de cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

El proyecto tiene por objeto mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito de vehículos de transporte público de pasajeros, principalmente de los que transitan por las rutas interurbanas y rurales del país, transportando diariamente gran cantidad de pasajeros.

Constancias reglamentarias.

No hay indicaciones rechazadas.

El proyecto no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado ni disposiciones que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda.

La iniciativa fue aprobada por cuatro votos a favor de los diputados

señores García, Hernández, Quintana y Venegas, don Mario, y tres votos en contra, de los diputados señores Latorre, Sabag y Venegas, don Samuel.

La Comisión contó con la colaboración del asesor jurídico del ministro de Transportes, señor Fernando Abarca; del asesor jurídico del subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez, y del jefe de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señor Roberto Santana.

Cabe mencionar que las estadísticas señalan que en los accidentes de tránsito participa gran cantidad de vehículos de transporte público, en especial buses interurbanos, los que normalmente se desplazan a velocidades muy superiores a las establecidas por ley.

En países que cuentan con limitadores de velocidad en vehículos de transporte de pasajeros se ha constatado una rebaja en el índice de accidentabilidad.

En los accidentes de tránsito resulta determinante para el conductor y los pasajeros el uso del cinturón de seguridad, ya que puede salvar una vida o evitar lesiones en las personas.

La idea matriz del proyecto es exigir estas dos condiciones de seguridad y castigar su no aplicación como sanción grave.

La iniciativa modifica el artículo 79 de la ley de Tránsito, agregándole un nuevo inciso que señala como obligatorio el uso de cinturones de seguridad en vehículos de transporte público.

La normativa se ha ido mejorando a través de los años, haciendo exigible el uso de cinturones de seguridad en vehículos livianos. También se ha señalado la responsabilidad por su no uso y en el último tiempo han aparecido artículos en la prensa, señalando la necesidad de usar cinturones de seguridad en los vehículos de transporte escolar cuyo año de fabricación sea posterior a 2007.

En la Comisión se determinó la necesidad de dividir el proyecto en dos temas importantes: uno, el uso de cinturones de seguridad en vehículos de transporte público, y dos, el uso de limitadores de velocidad.

Respecto del primer tema, los asistentes a la Comisión señalaron que este requerimiento existe internacionalmente en varios países, pero que se distingue entre los vehículos de transporte público urbano e interurbano. En los casos de los buses interurbanos, la exigencia está establecida, y en el de los buses urbanos, el uso del cinturón de seguridad, por razones obvias y por las dificultades que ello conlleva, no obstante que los puedan tener, legalmente no se exige su utilización, por la complicación que significaría.

Asimismo, del análisis de la legislación extranjera se llegó a la conclusión de que sería recomendable exigir el uso del cinturón de seguridad en los buses

interurbanos. Además, que la responsabilidad, elemento muy importante, debe recaer en el pasajero, salvo que el cinturón de seguridad no funcione.

En cuanto al segundo tema, el limitador de velocidad, se señaló que dicho elemento es obligatorio en Europa desde hace varios años para todo tipo de buses y camiones. No obstante ello, no es recomendable fijar por ley la obligación de su uso, debido a la tendencia de la ley de Tránsito a desreglamentar su normativa. Es preferible dejar la exigencia de su uso en manos del reglamento y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No es recomendable que lo haga el Congreso Nacional a través de una modificación de la ley de Tránsito.

También asistieron a la Comisión el presidente de la Federación Gremial Nacional del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile, Fenabus, don Marcos Carter, acompañado de algunos ingenieros asesores, quienes concluyeron que de ser recomendable el uso del cinturón de seguridad, se debía determinar el sujeto obligado, esto es, si el responsable de su uso será el dueño del vehículo, el conductor, el auxiliar o el pasajero.

La opinión de estos invitados fue similar a la de los representantes del ministerio sobre el uso de los limitadores de velocidad, en cuanto a que su uso y exigencia se haga por reglamento y no modificando la ley.

Puesto en votación general el proyecto, se acordó aprobarlo y dejar pendiente la discusión particular. Votaron a favor los diputados señores René Manuel García, Javier Hernández, Jaime Quintana y Mario Venegas, y en contra, los diputados señores Juan Carlos Latorre, Jorge Sabag y Samuel Venegas.

Luego, se presentó una indicación sustitutiva para mejorar el proyecto. En principio, se proponía -lo que se aprobó con posterioridad- dejar fuera de la iniciativa y de la modificación de la ley de Tránsito los limitadores de velocidad en buses y camiones, y legislar y avanzar en el uso del cinturón de seguridad.

Con la indicación se busca exigir el uso del cinturón de seguridad en los buses de transporte interurbano de pasajeros. El proyecto señalaba que debía ser en los vehículos de transporte público. Pero ahí se producía una complicación importante, ya que esta categoría también incluye a ferrocarriles y a los buses urbanos. En consecuencia, su utilización traía más complicaciones. Por eso, lo primero que consigna la indicación sustitutiva es que el cinturón de seguridad sólo será exigible en los buses de transporte interurbano.

Además, se plantea que el uso del cinturón de seguridad será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione. Es decir, la responsabilidad de su uso será el pasajero, no del dueño del bus, ni del conductor, ni del auxiliar. En todo caso, su funcionamiento será de responsabilidad del propietario del bus. Si no funciona, la sanción recaerá sobre él.

DISCUSIÓN SALA

La indicación sustitutiva agrega un tercer elemento, cual es que la obligación del uso del cinturón de seguridad "será exigible en los buses cuyo año de fabricación sea de 2008 en adelante".

Ésa ha sido la tónica de la Cámara, o sea, exigir el uso del cinturón de seguridad en vehículos de transporte público, señalando el año de fabricación. Al igual como ocurrió con el transporte escolar, respecto del cual se fijó el año 2007 y debutaron este año, con este proyecto de ley se busca que los buses de transporte interurbano tengan cinturón de seguridad desde 2008 en adelante.

Por último, se señala que por la infracción a esta obligación se sancionará al pasajero y, en el caso de que el cinturón de seguridad no funcione, al propietario. Por lo tanto, además de la incorporación de un inciso final, nuevo, al artículo 79 de la ley de Tránsito, se agrega un número 45, nuevo, a su artículo 198, a fin de establecer como infracción grave el no uso del cinturón de seguridad.

Puesta en votación la indicación, fue aprobada por ocho votos a favor, de los diputados señores Alvarado, Correa, García, Hernández, Quintana, Sabag, Uriarte y Venegas, don Mario, y dos abstenciones, de los diputados señores Latorre y de quien habla.

En síntesis, el proyecto propone agregar un inciso final al artículo 79 de la ley de Tránsito, a fin de establecer la obligación de los pasajeros de usar el cinturón de seguridad en los buses de transporte interurbano; obligación que será exigible en los buses cuyo año de fabricación sea de 2008 en adelante. Asimismo, agrega un número 45, nuevo, al artículo 198 de la misma ley, para definir que la no utilización del cinturón de seguridad se considerará infracción de carácter grave.

Es cuanto puedo informar.

He dicho.

El señor **LEAL** (Presidente).- En discusión el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor **URIARTE.-** Señor Presidente, en verdad, el diputado informante fue claro. Desarrolló en forma completa el estudio del proyecto, su articulado, los informes técnicos que se discutieron en la Comisión, por lo que no ahondaré en las materias ya aclaradas.

Sólo a modo de resumen, recordaré que la iniciativa perseguía dos grandes objetivos. Por una parte, incorporar limitadores de velocidad, y por otra, la obligación de usar cinturón de seguridad. Pero, como bien dijo el diputado Monckeberg, finalmente se redujo sólo a establecer el uso obligatorio del cinturón de seguridad en los buses de transporte interurbano de pasajeros.

Las estadísticas mundiales sobre accidentabilidad del tránsito indican,

invariablemente, dos cosas: en primer lugar, que gran parte de los vehículos que protagonizan accidentes son del transporte público y, en muchos casos, pertenecen al transporte interurbano -como ocurre en Chile-, que se desplazan a exceso de velocidad, factor este último que se repite en casi todos los accidentes.

También hay que considerar que si cada vez que alguien se accidentó y no usaba cinturón de seguridad, tiene una alta probabilidad de morir o de quedar con secuelas muy graves. Por lo tanto, su uso juega un rol determinante para salvar una vida o preservar la integridad física. Por eso, el proyecto se concentró en este tema.

Como bien se dijo, en los taxis existe la obligación de exigir al pasajero el uso del cinturón de seguridad. En este caso, se trata de hacer exigible tal obligación en los buses interurbanos, porque cuando protagonizan un accidente, las víctimas son personas que no tuvieron cómo defenderse del impacto.

Creo que no tiene sentido abundar en las razones por las cuales se desechó el uso de artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público, que ciertamente son discutibles. Se escuchó la opinión de representantes de Fenabus y nos convencieron. Están implementando un sistema de GPS, de posicionamiento satelital, bastante eficaz para controlar la velocidad de los buses. Nos pareció bien que tengan un autocontrol y desechamos la exigencia que se proponía.

Sin embargo, creo que hay que perseverar en el uso del cinturón de seguridad, a pesar de las muchas dudas e inquietudes en relación con la flota de buses que circulan hoy, en especial en los sectores rurales. Entiendo que hay dificultades técnicas para instalar un cinturón de seguridad, sobre todo si es de tres puntas. Por esta razón, en el proyecto se hace exigible la obligación a todos aquellos buses cuyo año de fabricación sea de 2008 hacia delante y no a los que hoy circulan.

Por lo tanto, es una exigencia bastante razonable. No es nada de otro mundo. Además, a requerimiento de parte, todos los fabricantes de vehículos están en condiciones de instalar los cinturones de seguridad. En países europeos es obligación utilizarlos. Por esta razón, no hay consideraciones para liberar a los fabricantes de la obligación de instalar los cinturones de seguridad que se exigen en otros lugares.

En Chile, deben cumplirse estándares de seguridad cada día más exigentes, pues están en juego vidas humanas.

El proyecto se aprobó en la Comisión y me atrevo a pedirle a la Sala que adopte igual criterio, ojalá por unanimidad, porque, de verdad, no afectará al actual parque vehicular ni significará detrimento económico para los propietarios de los buses y taxibuses en circulación.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

El señor **PÉREZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señor Presidente, el proyecto es bastante simple, pero de gran importancia, porque con él se pretende resguardar las vidas de los pasajeros de buses interurbanos.

Algunos dicen que en nuestro país existen muchas leyes -más de 20.000-, pero es necesario legislar sobre algunas materias. Debemos pensar que cuando hay accidentes carreteros generalmente muchos pasajeros pierden la vida, principalmente porque no se utiliza el cinturón de seguridad.

Ahora, para no complicar la aplicación de la futura ley, en el proyecto se propone exigir -a pesar de que existe la obligación de usarlo en otros vehículos- el cinturón de seguridad en buses cuyo año de fabricación sea de 2008 hacia delante.

Es más, he conversado con propietarios de buses interurbanos chicos de marca japonesa y me han dicho que ya vienen con cinturones de seguridad. Incluso, muchos se los sacan para evitar que se los roben.

Más de alguien va a decir que el pasaje en los buses interurbanos, sobre todo en los que van a zonas rurales, se encarecerá porque deberán instalar cinturones de seguridad. Repito: no se van a exigir a los actuales buses, sino en aquellos cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante.

Recuerdo que hace años, cuando se discutió la obligación de colocar una tercera luz de frenos en los vehículos motorizados, se dijo que eso significaría un tremendo gasto, que los autos subirían poco menos que al doble de su precio. Pero hoy todos los vehículos livianos traen de fábrica la tercera luz de frenos, que ha sido de enorme ayuda para evitar accidentes.

Ahora nuestra meta es, justamente, hacer obligatorio el uso de los cinturones de seguridad en buses interurbanos de pasajeros.

Por desgracia, en nuestro país generalmente la gente no conoce las leyes ni los beneficios que conllevan. Además, carabineros controla el cumplimiento de la ley de Tránsito en algunos lugares, pero no en otros.

El señor Carter, presidente de Fenabus, anunciaba tremendos conflictos entre los pasajeros y los conductores de los buses con motivo de la exigencia del uso de los cinturones de seguridad. Habría que preguntar si al comienzo de la aplicación de alguna ley no ha habido conflictos. En general, la gente debe adquirir conciencia de que las leyes que se estudian en el Congreso van en su beneficio; en este caso particular, para resguardar la vida de los pasajeros de los buses interurbanos. Nada más que eso.

Por eso, llamo a mis colegas a que no se preocupen tanto de la incidencia de esta obligación en el precio de los pasajes, porque la exigencia

del uso de los cinturones de seguridad en los buses interurbanos será para las máquinas de 2008 hacia adelante.

Además, si los cinturones de seguridad estuvieren en mal estado y no se pudieren utilizar, la denuncia recaería sobre el propietario del vehículo, no sobre el conductor o el auxiliar, por una razón muy simple: porque esto existe en la ley de Tránsito. Si un vehículo de transporte tiene sus neumáticos en mal estado, la denuncia no es a su conductor, sino a su dueño. En este caso es lo mismo.

En conclusión, el proyecto no significará mayores costos y ayudará a salvar vidas humanas, gracias a Dios.

He dicho.

El señor **PÉREZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Samuel Venegas.

El señor **VENEGAS** (don Samuel).- Señor Presidente, el proyecto, que se estudió en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones es de gran importancia, porque aborda, en forma oportuna la necesidad de agregar elementos de seguridad para casi el 90 por ciento de la población de Chile que utiliza el transporte público terrestre.

Lo más importante es que en la Comisión nos impusimos sobre la gran responsabilidad que han demostrado los empresarios del transporte público de pasajeros, quienes han incorporado diferentes elementos en los buses, algunos destinados a entregar mejor servicio y más confort a los pasajeros, como calefacción y aire acondicionado, y otros a otorgar mayor seguridad en aspectos tales como frenos, desplazamiento mecánico, diferenciales, cajas de cambio e iluminación exterior e interior. Se trata de elementos con los que no se contaba hace diez años, pero que hoy se han incorporado porque los empresarios del sector han asumido esa responsabilidad.

Al comparar, por ejemplo, el transporte público de pasajeros con el de ferrocarriles, se puede concluir que éste no otorga mayor seguridad que aquél, sino más desconfianza, porque es más deficiente e inseguro.

En consecuencia, reitero que debe aquilatarse el significativo aporte que hacen los empresarios del transporte para entregar un servicio más cómodo, seguro y, a veces, económico. Esto lo digo con absoluto conocimiento de causa, porque casi cincuenta años de mi vida los destiné a trabajar en esa actividad. En efecto, hasta el año 2000 formé parte del gremio e, incluso, fui dirigente de Fenabus. Por lo tanto, conozco en forma plena lo que piensan esos emprendedores y la contribución que hacen para que, en esa área del transporte, Chile se encuentre a la altura de países desarrollados.

Considero fundamental la idea de incorporar por ley el uso del cinturón

de seguridad en los buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En la Comisión se advirtió una buena disposición de los empresarios del sector, quienes, con toda seguridad, irán incorporando ese elemento para cumplir con la legislación en tramitación y, con ello, otorgar mayor seguridad a los pasajeros.

Respecto del limitador de velocidad, la situación es otra. Como se sabe, en todos los buses del transporte público de pasajeros que efectúan servicios no urbanos se implementó un aparato electrónico para controlar la extensión de la jornada de trabajo de conductores y auxiliares. Dicho elemento es, tal vez, el más importante para evitar la ocurrencia de accidentes, muchos de ellos catastróficos, los cuales tienen su origen, más que en la velocidad, en el agotamiento de la tripulación como consecuencia de prolongadas jornadas de trabajo. Dicho elemento, que registra el kilometraje recorrido y la velocidad desarrollada en cada momento -incorporado gracias a la buena voluntad de los empresarios del transporte-, en la práctica opera como limitador de la velocidad.

Por lo tanto, la exigencia de algún dispositivo o artefacto técnico limitador de la velocidad constituía, a mi juicio, un exceso. Por esa razón, en un comienzo voté en contra del proyecto.

Con posterioridad, se presentó una indicación sustitutiva en el sentido de establecer como única exigencia la implementación de cinturones de seguridad en todos los asientos de los buses de transporte interurbano de pasajeros.

En consecuencia, en esos términos, decidimos dar nuestra aprobación al proyecto, porque el cinturón de seguridad es un elemento necesario y no una sobreexigencia, como ocurría, a mi juicio, con el dispositivo electrónico, pues se encuentra en operación uno similar por decisión de los empresarios del transporte.

En consecuencia, por considerar que la iniciativa es justa, adecuada y muy prudente, llamo a los colegas a apoyarla y, desde ya, anuncio mi voto favorable y el de los colegas de la bancada del Partido Radical Social Demócrata.

He dicho.

El señor **PÉREZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor **ALVARADO.-** Señor Presidente, cuando discutimos la iniciativa en la Comisión de Transportes, nos quedó total y absolutamente claro que su intención no es otra que velar por la seguridad de los pasajeros que habitualmente ocupan buses interurbanos.

DISCUSIÓN SALA

En un comienzo, el proyecto abordaba dos aspectos: en primer lugar, la instalación en buses de elementos técnicos que permitieran limitar la velocidad máxima y, en segundo término, hacer obligatorio el uso del cinturón de seguridad en los buses de transporte interurbano de pasajeros.

En relación con el primer aspecto, después de escuchar las explicaciones técnicas, nos quedó total y absolutamente claro que contar con algún artefacto que limitara la velocidad podría resultar más riesgoso que carecer de él, debido a que, en determinados momentos, las máquinas que transitan por la carretera pueden necesitar mayor velocidad en su motor, de manera de salvar alguna situación imprevista.

Además, hoy existe un sistema de control satelital que registra la velocidad de los buses interurbanos durante todo su trayecto y, por lo tanto, es muy fácil saber a qué empresa pertenece y el número de la máquina del conductor que infringe las normas de velocidad en carreteras.

Por ello, en la Comisión se llegó a la conclusión de que era necesario modificar el proyecto. En consecuencia, de común acuerdo, eliminamos la exigencia relativa a la instalación de algún dispositivo o artefacto técnico limitador de la velocidad.

Sin lugar a dudas, el cinturón de seguridad es un elemento mucho más importante para la protección de la vida de las personas que transportan los buses interurbanos.

Sin embargo, en la Comisión concluimos que no se puede hacer exigible en forma inmediata el cumplimiento de la norma relacionada con dicho elemento en buses interurbanos y que, en consecuencia, es necesario establecer un plazo para que las empresas lo incorporen. Por esa razón, en forma expresa se dispuso en el proyecto que la obligación de uso del cinturón de seguridad comience a exigirse en buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. Tiempo atrás, se procedió en forma similar en una iniciativa relativa al transporte privado.

Asimismo, se dejó claramente establecido que el uso del cinturón de seguridad será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esa obligación será imputable al propietario del bus.

La iniciativa contribuye a velar por la seguridad del transporte de pasajeros en nuestras carreteras. Por lo tanto, anuncio que contará con nuestra aprobación.

He dicho.

El señor **PÉREZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alfonso de Urresti.

DISCUSIÓN SALA

El señor **DE URRESTI.-** Señor Presidente, de acuerdo con las intervenciones de los colegas que me antecedieron en el uso de la palabra, resulta difícil no apoyar el proyecto. Creo que todos estamos de acuerdo en mejorar el servicio de transporte de los buses interurbanos. Se ha argumentado suficientemente, en la Comisión y a través de los informes con que contamos, sobre la ventaja que, según las estadísticas, representa la utilización del cinturón de seguridad, en cuanto a la posibilidad cierta de salvar vidas. En eso no vale la pena abundar, porque los antecedentes y la justificación de lo que se propone está más que probada.

Sin embargo, a propósito de esta discusión, corresponde abordar otros temas que muchas veces no generan el consenso que, sin duda, vamos a lograr con este proyecto, pero que van al fondo, a la raíz del problema: las jornadas de trabajo de los choferes de los buses -quienes conducen vehículos que transportan cuarenta o cincuenta personas y que muchas veces están sometidos a extenuantes jornadas, a incentivos perversos, en el sentido de que mientras más kilómetros manejen mejor es su paga- y las condiciones de descanso francamente inhumanas, como dormir -se supone que descansan- en la parte de abajo del bus. Ésa no es la forma de mejorar el transporte. Nada sacamos con tener cinturones de seguridad en todos los asientos del autobús, si la persona que lo conduce no ha tenido capacitación y descanso adecuados ni recibe una remuneración acorde a su responsabilidad.

En definitiva, debemos discutir de qué manera profesionalizamos y relevamos a la mayor importancia el trabajo de los choferes, no sólo de autobuses sino de todo el transporte público e, incluso, de camiones. Sus jornadas, sus posibilidades de descanso, las organizaciones sindicales que poseen para defender sus derechos, la presión del sector empresarial sobre ellos para realizar jornadas extenuantes.

Sólo quiero traer a colación el recuerdo de dos hechos dramáticos que el año pasado segaron la vida de decenas de personas, que aún se ventilan en los tribunales: los accidentes ocurridos en el puente Tinguiririca y en Paillaco, en la Región de Los Ríos. Allí murieron pasajeros inocentes. Habrían fallecido igualmente si hubieran tenido cinturón de seguridad, pero las acuciosas investigaciones de las fiscalías determinaron que el chofer no había descansado lo suficiente; en otro caso, que no disponía de la licencia correspondiente o que el vehículo no cumplía con las condiciones técnicas.

Voy a votar a favor el proyecto -no cabe duda alguna de que así lo hará la bancada del Partido Socialista-, pero debemos discutir, a propósito de estas situaciones, el fondo del asunto, es decir, las condiciones laborales de quien conduce un autobús, un camión o cualquier vehículo de transporte público, las condiciones de descanso y de jornadas de trabajo, la organización sindical para defender sus derechos, y sobre empresarios responsables que inviertan en su capacitación, descanso y bienestar.

DISCUSIÓN SALA

Así avanzaremos en la disminución de los índices de accidentabilidad y aseguraremos que quien sufra un accidente no fallezca por falta de dispositivos como el cinturón de seguridad.

Pero -insisto-, el fondo del asunto reside en la calidad, la capacitación y el respeto de las normas laborales, especialmente del descanso de quienes conducen medios de transportes.

He dicho.

El señor **PÉREZ** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Jaime Quintana.

El señor **QUINTANA.-** Señor Presidente, este proyecto es sencillo y presenta absoluta armonía con otras modificaciones que ya se han introducido a la ley N° 18.290, que han establecido exigencias como el uso de la silla especial para bebés. Por lo tanto, la enmienda propuesta es coherente con un conjunto de elementos de seguridad muy necesarios, especialmente en los vehículos de transporte de pasajeros. Se señala categóricamente que el cinturón de seguridad deberá exigirse a buses interurbanos, porque en los urbanos sería impracticable, dado que en ellos los pasajeros suben y bajan de manera intermitente, a cada rato.

El debate, pese a lo sencillo del proyecto, fue bastante extenso en la Comisión. Escuchamos opiniones interesantes de representantes del Ministerio de Transportes y también de Fenabús. Se discutió a fondo lo relativo al GPS, que, según se dice, es lo que más ha complicado al Transantiago. Fenabús opinó que, como limitador de velocidad, era suficiente el GPS, porque con él se controlaba la flota y se sabía exactamente dónde estaba el bus. Pero eso hay que perfeccionarlo, porque tenemos una deuda en materia de informática, en particular las empresas que controlan estos elementos.

En cuanto al proyecto, es bueno situarlo en lo que corresponde, en lo que dispone: la exigencia de contar con cinturón de seguridad en cada uno de los asientos de los buses interurbanos, porque el limitador de velocidad -como bien explicaba el diputado Venegas- ya existe y está incorporado, con bastante eficacia, incluso en línea con la Dirección del Trabajo e informa cuándo la máquina se pone en movimiento y el conductor inicia su labor para no excederse en el número de horas.

Por tanto -insisto-, lo importante es centrar el proyecto en su objetivo, en su articulado, que es la incorporación del cinturón de seguridad.

Respecto de la responsabilidad también hay que ser muy precisos. Esta medida, como bien lo decía el diputado Uriarte, empezará a regir para buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante; por consiguiente, no debería significar gravamen adicional ni aumento de tarifas para los pasajeros.

El ejemplo del diputado René Manuel García apunta en la dirección

correcta. Esto es similar a la exigencia de la tercera luz de freno. Además, esto permitirá avanzar en lo cultural, porque frecuentemente vemos que, incluso, los automovilistas no utilizan el cinturón de seguridad. Hay personas que todavía plantean que su uso puede ser obstáculo para el conductor en caso de volcamiento, ya que puede dejarlo atrapado. Creo que hoy, con la tasa de accidentabilidad que tenemos en Chile, podemos asegurar con mucha claridad que un elemento respecto del cual está demostrado que ha sido el más eficaz en la seguridad de los automovilistas y el que más muertes ha evitado es precisamente el uso del cinturón de seguridad. Por consiguiente, esperamos que sea usado por los pasajeros en los buses interurbanos. Es probable que en las últimas tragedias de buses -en Tinguiririca y, recientemente, en Cañete, en la Octava Región, donde perdieron la vida algunos soldados- si los pasajeros hubiesen utilizado este dispositivo, habría habido muchos menos fallecidos.

Aquí se avanza significativamente en materia de seguridad, pero tenemos que avanzar también en el cambio cultural. A lo mejor, el control y la fiscalización entregadas a inspectores del Ministerio y a carabineros no será fácil, porque es probable que sólo cuando suba a un bus un policía o inspector uno o varios pasajeros se pongan el cinturón, lo que será evidente. Por eso, insisto en que debe haber un cambio cultural, una aceptación de que el cinturón de seguridad en los vehículos es el elemento más eficaz para evitar muertes. Es importante que esto funcione para impedir más desgracias en el futuro

Por eso, nuestra bancada apoyará el proyecto.

He dicho.

El señores **PÉREZ** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre el proyecto en los siguientes términos:

El señor **LEAL** (Presidente).- En votación el proyecto que modifica la ley N° 18.290, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 86 votos; por la negativa, 4 votos. Hubo 1 abstención.

El señor **LEAL** (Presidente).- **Aprobado en general el proyecto.**

Por no haber sido objeto de indicaciones, se declara también aprobado en particular.

DISCUSIÓN SALA

-*Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Accorsi Opazo Enrique; Aedo Ormeño René; Alinco Bustos René; Alvarado Andrade Claudio; Alvarez-Salamanca Büchi Pedro; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Burgos Varela Jorge; Bustos Ramírez Juan; Cardemil Herrera Alberto; Ceroni Fuentes Guillermo; Correa De La Cerda Sergio; Cristi Marfil María Angélica; De Urresti Longton Alfonso; Díaz Díaz Marcelo; Dittborn Cordua Julio; Egaña Respaldiza Andrés; Eluchans Urenda Edmundo; Encina Moriamez Francisco; Enríquez-Ominami Gumucio Marco; Errázuriz Eguiguren Maximiano; Escobar Rufatt Alvaro; Espinosa Monardes Marcos; Espinoza Sandoval Fidel; Estay Peñaloza Enrique; Forni Lobos Marcelo; García García René Manuel; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Briere Guido; Hales Dib Patricio; Hernández Hernández Javier; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Leal Labrín Antonio; Lobos Krause Juan; Martínez Labbé Rosauro; Masferrer Pellizzari Juan; Melero Abaroa Patricio; Meza Moncada Fernando; Monckeberg Bruner Cristián; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Muñoz D'albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Pacheco Rivas Clemira; Palma Flores Osvaldo; Pérez Arriagada José; Quintana Leal Jaime; Robles Pantoja Alberto; Rojas Molina Manuel; Rossi Ciocca Fulvio; Saffirio Suárez Eduardo; Salaberry Soto Felipe; Sepúlveda Hermosilla Roberto; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Soto González Laura; Sule Fernández Alejandro; Súnico Galdames Raúl; Tarud Daccarett Jorge; Tohá Morales Carolina; Tuma Zedan Eugenio; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Uriarte Herrera Gonzalo; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Vargas Lyng Alfonso; Venegas Cárdenas Mario; Venegas Rubio Samuel; Verdugo Soto Germán; Von Muhlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Patricio; Ward Edwards Felipe.

-*Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:*

Fuentealba Vildósola Renán; Latorre Carmona Juan Carlos; León Ramírez Roberto; Ortiz Novoa José Miguel.

-*Se abstuvo el diputado señor* Duarte Leiva Gonzalo.

El señor **LEAL** (Presidente).- **Despachado el proyecto.**

OFICIO LEY

1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley al Senado. Comunica Texto aprobado. Fecha 08 de marzo, 2007. Cuenta en Sesión 01. Legislatura 355. Senado.

A S.E. EL
PRESIDENTE DEL
H. SENADO

Oficio Nº 6653

VALPARAÍSO, 8 de marzo de 2007

Con motivo de la Moción, Informe y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Modifícase la ley N° 18.290, de Tránsito, en los siguientes términos:

a) Incorpórase, en el artículo 79, el siguiente inciso final:

"Los buses de transporte interurbano de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todo sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso, la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible en los buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante.".

b) Modifícase el artículo 198, en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el N° 43, la coma (,) y conjunción "y" por un punto y coma (;).

ii) Sustitúyase, en el N° 44, el punto final (.) por la conjunción "y", precedida de una coma (,).

iii) Agrégase, en el siguiente N° 45, nuevo:

OFICIO LEY

"45.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 79.".".

Dios guarde a V.E.

ANTONIO LEAL LABRÍN
Presidente de la Cámara de Diputados

CARLOS LOYOLA OPAZO
Secretario General de la Cámara de Diputados

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

2.1. Informe de Comisión de Transportes

Senado. Fecha 12 de enero, 2011. Cuenta en Sesión 87. Legislatura 358.

INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

BOLETÍN N° 3.800-15

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, originado en una Moción de los Honorables Diputados señores Gonzalo Uriarte, Jorge Burgos, Alejandro García Huidobro, y ex Diputados señores Rodrigo Alvarez, Marcelo Forni y Javier Hernández, con urgencia calificada de "simple", el 14 de diciembre de 2010.

- - - - - - -

Dejamos constancia, para los efectos reglamentarios, que este proyecto de ley no contiene normas de ley orgánica constitucional, ni de quórum calificado, ni disposiciones que deban ser conocidas por Ia Comisión de Hacienda o por la Excma. Corte Suprema.

Se deja constancia, también, que de acuerdo con lo dispuesto en el articulo 127 del Reglamento del Senado, vuestra Comisión acordó proponer a la Sala discutir en general y en particular a la vez este proyecto de ley, por constar de un articulo único.

- - - - - - - - -

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con Ia colaboración y participación de la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt; del Asesor Legislativo del Ministro, señor Juan

Carlos González; del Abogado del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, señor Nicolás Muñoz y del Jefe de la División de Normas y Operaciones de la Subsecretaría de Transportes, señor Roberto Santana.

Además concurrió el Presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS), señor Marcos Carter.

OBJETIVOS DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN

Establecer que los buses de transporte interurbano público de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante, deberán estar equipados en todos sus asientos con cinturón de seguridad. Su uso será obligatorio para los pasajeros, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros, dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.

Las mismas obligaciones establecidas para los vehículos de transporte escolar, esto es, estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso obligatorio en todos los vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante, regirá para los minibuses.

El incumplimiento de esta obligación se sancionará como infracción o contravención grave.

ANTECEDENTES

1.-De hecho

Los autores de la Moción en estudio señalan que tanto las autoridades de Gobierno como la ciudadanía en su conjunto han sido testigos de innumerables y trágicos accidentes automovilísticos producidos por razones de diversa índole y que se vienen sucediendo en forma relativamente creciente desde hace décadas en nuestro país, que si bien es cierto ha mejorada sustancialmente sus calles y carreteras a lo largo y ancho de su territorio, no ha podido contrarrestar exitosamente el avance despiadado de las muertes producidas en accidentes de tránsito tanto en vehículos menores como en buses y camiones.

Todos los gobiernos que se han sucedido desde que circulan automóviles por las calles de nuestro país, han intentado enfrentar el aumento sostenido de los accidentes de tránsito, que poco a poco se han convertido en una de las principales causas de muerte. La verdad es que se ha avanzado bastante en el ámbito de las políticas públicas y de las medidas que apuntan a educar correctamente a los distintos tipos de conductores a fin de minimizar al máximo el riesgo inherente a toda conducción de vehículos, pero lamentablemente seguimos siendo testigos, todos los días, de muertes por accidentes carreteros provocados por distintas razones, entre las que destaca la imprudencia de los conductores.

Se debe contribuir a erradicar este verdadero cáncer que se está adueñando de nuestras calles y carreteras, y en ese sentido es que se consideran de la máxima trascendencia las modificaciones actualmente en trámite a la Ley de Tránsito, que este proyecto también viene en modificar.

Durante los últimas días, la opinión pública ha quedado impactada producto de accidentes carreteros en los cuales se han visto involucrados buses interurbanos, que transitan en forma permanente por las distintas vías del país transportando en ellos a miles de pasajeros diariamente. Respecto de la seguridad de estos buses hay mucho camino por recorrer, pero una modificación absolutamente urgente y necesaria se refiere al control de los límites máximos de velocidad, que el artículo 150 de la ley de tránsito fija en 100 kilómetros por hora, lo que, de acuerdo a lo señalado por la autoridad y por las mismas empresas de buses interurbanos, resulta usualmente muy difícil de controlar y fiscalizar, con el consiguiente riesgo para los usuarios de éstos.

En un accidente de tránsito cualquiera, resulta determinante la circunstancia de que el conductor o los pasajeros hayan utilizado el cinturón de seguridad. Ahí se juega la posibilidad de salvar una vida o de evitar lesiones en las personas. En consecuencia, no hay razones para no promover el uso de dicho instrumento de seguridad, ni menos aún, para hacer obligatorio el uso de cinturones de seguridad en vehículos particulares y no hacerlo en vehículos de transporte de pasajeros, particularmente en los buses interurbanos.

2.- Jurídicos

El decreto con fuerza de ley Nº 1, del 27 de diciembre de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

Se modifica el artículo 75 que señala los elementos con que deberán contar los vehículos motorizados según tipo y clase y el

artículo 200 que establece las infracciones o contravenciones graves.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados se encuentra estructurado sobre la base de un articulo único que propone modificar, a través de dos literales los artículos 79 y 198 de la Ley N° 18.290, de Tránsito.

Mediante la letra a) agrega un inciso final al artículo 79 que regula los elementos con que deberán contar los vehículos motorizados según tipo y clase, entre otros, el cinturón de seguridad, que prescribe que los buses de transporte interurbano de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso, la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible en los buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante.

La letra b) incorpora tres modificaciones al artículo 198, las dos primeras son enmiendas formales y la tercera, contempla como infracción grave la contravención a lo dispuesto en el inciso final del artículo 79.

Al iniciarse la discusión en general vuestra Comisión sometió a votación la idea de legislar aprobándose por la unanimidad de de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores Chahuán y Novoa.

A esta iniciativa legal la ex Presidenta de la República, señora Michelle Bachelet presentó las siguientes indicaciones:

1) Para sustituir en su encabezado la frase "la ley Nº 18.290,", por la siguiente: "el Decreto con Fuerza de Ley Nº 1 de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley".

2) Para modificar la letra a) en el siguiente sentido:

a) Reemplácese en su encabezado la frase "en el articulo 79, el siguiente inciso final", por la siguiente "en el número 10 del artículo 75, los siguientes incisos sexto, séptimo, octavo y noveno, nuevos:"

b) Intercálese entre las palabras "buses" y "de" la siguiente frase: "que presten servicio".

c) Reemplácese la frase "en todos sus asientos" por la siguiente ", de conformidad a lo dispuesto en el reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".

d) Suprímase el párrafo ubicado después del punto seguido (.) que pasa a ser punto aparte (.).

e) Incorpórese después del punto seguido (.) que pasó a ser punto aparte (.), los siguientes incisos séptimo, octavo y noveno, nuevos:

"El uso del cinturón de seguridad será obligatorio en los buses que presten servicio de transporte público interurbano de pasajeros, cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante.

Los minibuses que presten servicio de transporte público interurbano de pasajeros y los buses y minibuses de transporte privado interurbano de pasajeros, fabricados desde el año 2011, deberán estar equipados con cinturón de seguridad y, a partir de esa fecha, su uso será obligatorio.

El uso del cinturón de seguridad será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso, la infracción será imputable al propietario del vehículo, quien además será civilmente responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por esta contravención.".

2) Para eliminar la letra b).

A su vez el actual Presidente de la República formuló, la siguiente indicación:

AL ARTÍCULO UNICO.-

1. Para reemplazarlo, por el siguiente:

"**Artículo único**.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, del 27 de diciembre de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, sobre Tránsito, en el siguiente sentido:

a) Incorpórase, en el artículo 75, el siguiente inciso final:

"Los buses y minibuses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros, deberán estar

equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los minibuses que presten servicio de transporte público interurbano de pasajeros, y en los buses y minibuses de transporte privado interurbano de pasajeros, dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación."

b) Modifícase el artículo 200 en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el número 39, la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;).

ii) Intercálase el siguiente N°40 nuevo, pasando el actual a ser N°41:

"40.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75, y"

Al iniciarse la discusión de este proyecto de ley se tuvo presente que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia dictaron el texto refundido de la Ley de Tránsito, situación que recogen las indicaciones presentadas.

En consecuencia vuestra Comisión acordó sustituir el encabezamiento del artículo único, por el siguiente, contemplado en la indicación del actual Presidente de la República:

"**Artículo único**.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, del 27 de diciembre de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, sobre Tránsito, en el siguiente sentido:".

- Sometida a votación la indicación del actual Presidente de la República, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores Chahuán, Letelier y Novoa.

En seguida, **la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt,** explicó que la indicación formulada por el Ejecutivo tiene por finalidad no sólo mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito sino

que alcanzar el desarrollo del país en el año 2018. Uno de los elementos que diferencian a los países desarrollados es que existe certeza y confianza en el correcto funcionamiento de los sistemas, con lo cual el ciudadano está protegido.

Esta iniciativa legal se enmarca en ese contexto, en aumentar los estándares de seguridad para que los usuarios del transporte tengan mayor confianza en el sistema. La seguridad protege la vida de las personas. Más allá de extender la cobertura de una exigencia se pretende avanzar hacia una condición en que la vida diaria de las personas encuentren las condiciones de seguridad necesarias asociadas con el desarrollo.

En forma más específica, la indicación presentada establece la obligatoriedad del cinturón de seguridad en los buses interurbanos y lo extiende a otros vehículos como es el caso del transporte privado interurbano de pasajeros, tales como minibuses de turismo, vehículos que tengan cinturones de seguridad y que no están comprendidos dentro del período establecido por este proyecto de ley, por el solo hecho de tener cinturón de seguridad se hace obligatorio su uso. El propietario del vehículo se hace responsable del uso de los cinturones de seguridad.

En términos generales, la indicación presentada amplía la cobertura y asegura que el mayor número de vehículos cumpla con esta exigencia para mejorar la seguridad. La tasa de accidentes en los buses interurbanos indica que un alto porcentaje de las muertes se producen porque los pasajeros no están debidamente asegurados en los asientos.

Mediante esta exigencia se cubre aproximadamente el 40% de los buses interurbanos y en consideración a los procesos de renovación de las flotas es probable que dentro de 2 ó 3 años el 70% de los buses cumplan con esta medida y se pueda contar con condiciones más seguras para los viajes interurbanos.

La Presidenta accidental, Honorable Senadora señora Rincón, señaló que la Moción original estableció la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad para los vehículos de transporte público. Posteriormente, se efectuó la distinción entre buses de transporte interurbano y estableció el año 2008 para el cumplimiento de la obligación, por lo que consultó la razón por la cual el Ejecutivo aumentó el plazo al año 2012 y estableció la distinción de tipos de buses.

El Jefe de la División de Normas del Ministerio de Transportes, señor Roberto Santana, explicó que el proyecto original se refería a "vehículos de transporte público", sin embargo, en ningún país el transporte público urbano exige el uso del cinturón de seguridad, en parte por

las velocidades en que se desplazan. Respecto de los taxis colectivos, señaló que la Ley de Tránsito establece desde el año 2002, la obligación del uso del cinturón de seguridad para todos los vehículos livianos.

En el caso de los vehículos de transporte escolar se establece la obligación desde el año 2007, básicamente porque el cinturón de seguridad supone la existencia de un anclaje del asiento al vehículo. Si un vehículo no ha sido diseñado para contar con cinturón de seguridad resulta más peligroso instalarlo, es por ello que la obligación de uso del cinturón de seguridad está asociada a la existencia del cinturón.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó un reglamento que establece que todos los vehículos de transporte público interurbano inscritos desde el 1 de septiembre de 2007 están obligados a tener cinturón de seguridad y la obligación es desde el año 2008 porque a partir del 1 de septiembre del año anterior se puede inscribir el vehículo con el año siguiente.

Para los minibuses y otros vehículos de transporte privado se establece la exigencia de la existencia y uso del cinturón de seguridad a contar del año 2012, porque se supone que con fecha 1 de septiembre de 2011 estará vigente esta norma y los vehículos deberán contar con cinturón de seguridad.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que la sanción por el no uso del cinturón de seguridad al pasajero resultará muy difícil de aplicar y en la práctica será muy teórica. Las infracciones del tránsito, se aplican por regla general a los conductores y a los propietarios de los vehículos, con lo cual si se pretende sancionar al pasajero se debe establecer expresamente y en qué consistirá.

La ley deberá señalar claramente la obligación de los buses de contar con cinturón de seguridad y en caso que no lo tengan el propietario del bus será responsable. Asimismo, se puede establecer la obligación de la empresa para advertir de la necesidad del uso del cinturón de seguridad, estableciéndose sanciones drásticas para las empresas que no cumplan.

En la práctica el problema se presenta cuando sucede un grave accidente carretero, como el de San Antonio, en que si los pasajeros hubieren viajado con cinturón de seguridad se podrían haber evitado varias muertes.

Es importante clarificar que los obligados al cumplimiento de esta norma son los propietarios de los vehículos, contar con

señalización correspondiente y que los conductores antes de comenzar cada viaje soliciten a los pasajeros su uso.

Si un pasajero se niega a usar el cinturón de seguridad el conductor tendrá derecho a bajarlo del bus o que el inspector que lo sorprenda le aplique una sanción que esté establecida claramente en la ley.

El Presidente de FENABUS, señor Marcos Carter, informó que los pasajeros de los buses interurbanos de Santiago a Valparaíso no usan los cinturones de seguridad y exhibió fotografías que dan cuentan del corte de estos cinturones, con lo cual existe preocupación en el gremio por las consecuencias por la aplicación de esta norma.

Señaló que al interior de los buses existe información adecuada relativa al uso del cinturón de seguridad y se realiza una campaña destinada a incentivar su uso, sin embargo, por un problema cultural los pasajeros, en general, se niegan a usarlo.

En su opinión, es importante determinar con exactitud a quién se aplicará la multa por el no uso del cinturón de seguridad.

El Jefe de la División de Normas del Ministerio de Transportes, señor Roberto Santana, explicó que la indicación presentada intercala un número 40 al artículo 200 de la Ley del Tránsito que sanciona como falta grave la infracción al artículo 75 que se refiere al uso del cinturón de seguridad.

Sin perjuicio de reconocer que las infracciones a pasajeros son complejas de aplicar, es importante considerar la señal que se entrega a los pasajeros.

El Honorable Senador señor Chahuán recordó que presentó una Moción destinada a establecer trabajos comunitarios para sancionar a los pasajeros del Transantiago que no paguen la tarifa, haciendo presente que también podría aplicarse para los pasajeros de los buses interurbanos que no cumplan con la obligación de usar el cinturón de seguridad.

En su opinión, no se deben establecer sanciones teóricas.

La Presidenta accidental, Honorable Senadora señora Rincón, señaló que en su opinión es preferible la indicación formulada por la ex Presidenta señora Michelle Bachelet porque indicaba con precisión la responsabilidad civil.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que esa norma tiene el riesgo que cuando no se indica en cada caso la responsabilidad civil podría entenderse que no se aplica el principio general.

La regla general es que la responsabilidad civil recae en el propietario del vehículo.

A continuación, el señor Senador solicitó dejar constancia que la infracción se aplicará al pasajero y que la obligación del propietario del vehículo es contar con cinturones de seguridad, que se encuentren en funcionamiento, avisar a los pasajeros la obligación de su uso, controlar su uso y otorgar la facultad al conductor para bajar al pasajero renuente a su uso.

Para consignar la proposición del señor Senador se acordó aprobar esta indicación con modificaciones.

El Ejecutivo propuso que la obligación de la información relativa al uso del cinturón de seguridad se establezca mediante reglamento.

La Presidenta accidental, Honorable Senadora señora Rincón, propuso establecer la siguiente norma al final de la indicación del Ejecutivo:

"Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.".

El Honorable Senador señor Novoa consultó si la infracción grave contenida en el inciso final del artículo 75 se aplicará, tanto al propietario del bus como al pasajero.

La respuesta fue afirmativa.

En seguida, consultó cuál será la gradualidad que se aplicará en esta infracción, porque no es lo mismo, no contar con cinturón de seguridad, que no usarlo.

Se explicó que existe una gradualidad, que aplicará el Juez de Policía Local, entre 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales.

Junto con lo anterior, se informó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones fiscaliza el estado de los buses y no pueden circular sin contar con todos los elementos que se requiere según su clase.

El Presidente de FENABUS, señor Marcos Carter, manifestó su preocupación por el transporte rural, que usan la carretera, se desplazan a altas velocidades y esta Moción no se refiere a este tipo de transporte.

El transporte rural puede cubrir hasta 200 kilómetros y existen más de 15.000 buses que realizan este tipo de transporte sin contar con cinturón de seguridad.

El Jefe de la División de Normas del Ministerio de Transportes, señor Roberto Santana, informó que existe una definición que establece las características para prestar el servicio interurbano y una definición del servicio de transporte rural. En la actualidad, el Ministerio se encuentra en un proceso destinado a acotar el concepto de transporte rural y de transporte interurbano.

Cuando existe la utilización de las carreteras se debería homogenizar las exigencias para los distintos tipos de transporte.

Por su parte, la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt, precisó que se está intentando definir el transporte rural para establecer los límites del transporte interurbano. En el caso de Santiago, las zonas de Malloco y Talagante, están definidas como transporte rural, sin embargo, en la actualidad es prácticamente un transporte continuo con la ciudad, con lo cual la definición de rural no tiene mucho sentido.

En su opinión, la definición por distancia es inadecuada y debería establecerse que en carreteras debe usarse en forma obligatoria el cinturón de seguridad. El transporte rural, se transforma en una parte en servicio rural y en otra parte en servicio urbano y esa diferenciación debe modificarse.

El Honorable Senador señor Letelier propuso volver a los conceptos originales establecidos en la Ley de Tránsito, eliminando la posibilidad de que los minibuses realicen transporte interurbano, rural y urbano.

Señaló que los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes (SEREMI) están autorizando el ingreso de minibuses para transporte público de pasajeros, lo que constituye una irresponsabilidad.

Respecto de los buses rurales consultó si deben contar con cinturón de seguridad, haciendo presente que representa un alto costo que deberán abordar.

La Presidenta accidental, Honorable Senadora señora Rincón, consultó si la regulación de los distintos tipos de buses se realiza mediante una ley o reglamento.

La respuesta fue que se realiza mediante un reglamento.

La señora Senadora expresó que se debe regular esta situación, en el ámbito rural se ha mejorado el estándar de la conectividad pero no han mejorado los vehículos que se utilizan para el desplazamiento y los habitantes del campo no tienen otras alternativas de transporte. Se ha aumentado el uso de minibuses y de taxis colectivos porque las personas buscan un transporte más barato, debe abordarse la regulación de precios de esta actividad.

El Jefe de la División de Normas del Ministerio de Transportes, señor Roberto Santana, explicó que el transporte interurbano en minibuses es excepcional, y que en algunos casos se podría justificar de acuerdo a las características del lugar.

Como consecuencia de lo anterior, vuestra Comisión acordó modificar la indicación formulada por el actual Presidente de la República, en el sentido de que los minubuses constituyan una categoría independiente del uso que se les otorgue, debiendo tener la obligación de existencia y uso de cinturones de seguridad a contar del año 2012, sustituyendo la letra a), por la siguiente:

Letra a)

--- Reemplázase, por la siguiente:

"a) Incorpóranse, en el artículo 75, los siguientes incisos finales:

"Las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior regirán para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.

Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros, deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a

esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros, dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.”.”.

- Sometida a votación esta indicación del actual Presidente de la República fue aprobada con las modificaciones señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores Chahuán, Letelier y Novoa.

Letra b)

La Comisión sustituyó esta letra b), por la siguiente:

“b) Modifícase el artículo 200 en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el número 39, la coma (,) y la conjunción “y” por un punto y coma (;).

ii) Intercálase el siguiente N°40 nuevo, pasando el actual a ser N°41:

“40.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75, y”.”.

- Sometida a votación esta indicación del actual Presidente de la República, **fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores Chahuán, Letelier y Novoa.**

Finalmente dejamos constancia que, en opinión de los miembros de la Comisión las indicaciones de la ex Presidenta de la República no difieren sustancialmente de las presentadas por el Ejecutivo, en consecuencia, la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorable Senadores señora Rincón y señores Chahuán, Letelier y Novoa, las aprobaron con modificaciones, entendiéndose subsumidas en las indicaciones presentadas por el actual Presidente de la República, señor Sebatián Piñera.

- - - - - -

MODIFICACIONES

En mérito de las consideraciones anteriores vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones os propone aprobar el proyecto de ley de la Honorabble Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

Artículo único

--- Sustitúyese su encabezamiento por el siguiente:

"Artículo único.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, del 27 de diciembre de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, sobre Tránsito, en el siguiente sentido:

(Unanimidad 4x0).

Letra a)

--- Reemplázase, por la siguiente:

"a) Incorpóranse, en el artículo 75, los siguientes incisos finales:

"Las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior regirán para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.

Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros, deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros, dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el

conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.”.

(Unanimidad 4x0).

Letra b)

--- Sustitúyese, por la siguiente:

“b) Modifícase el artículo 200 en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el número 39, la coma (,) y la conjunción “y” por un punto y coma (;).

ii) Intercálase el siguiente N°40 nuevo, pasando el actual a ser N°41:

“40.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75, y”.”.

(Unanimidad 4x0).

- - - - - - - - - - -

En mérito de las consideraciones anteriores vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes, HH. Senadores señora Rincón (Presidente accidental), Chahuán, Letelier y Novoa os propone aprobar el siguiente proyecto de ley, que queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“**Artículo único**.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, del 27 de diciembre de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, sobre Tránsito, en el siguiente sentido:

a) Incorpóranse, en el artículo 75, los siguientes incisos finales:

“Las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior regirán para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.

Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros, deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros, dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.

b) Modifícase el artículo 200 en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el número 39, la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;).

ii) Intercálase el siguiente N°40 nuevo, pasando el actual a ser N°41:

"40.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75, y".".

- - - - - - - - - - -

Acordado en sesión realizada el día 11 de enero de 2011, con asistencia de los Honorables Senadores señora Rincón (Presidenta Accidental), Chahuán, Letelier y Novoa.

Sala de la Comisión, a 12 de enero de 2011.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de Ia Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley de Tránsito, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos.
BOLETÍN Nº: 3.800-15

I. **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** establecer que los buses de transporte interurbano público de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante, deberán estar equipados en todos sus asientos con cinturón de seguridad. Su uso será obligatorio para los pasajeros, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros, dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.

Las mismas obligaciones establecidas para los vehículos de transporte escolar, esto es, estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso obligatorio en todos los vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante, regirá para los minibuses.

El incumplimiento de esta obligación se sancionará como infracción o contravención grave.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general y en particular 4x0.

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto se encuentra estructurado sobre la base de un artículo único que propone modificar, a través de dos literales los artículos 75 y 200 de la Ley N° 18.290, de Tránsito.

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

V. **URGENCIA**: "simple", de fecha 14 de diciembre de 2010.

VI. **ORIGEN INICIATIVA:** Moción de los Honorables Diputados señores Gonzalo Uriarte, Jorge Burgos, Alejandro García Huidobro, Javier Hernández y ex Diputados señores Rodrigo Alvarez, Marcelo Forni.

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: segundo trámite.

VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS**: fue aprobado por 86 votos afirmativos, 4 en contra y una abstención.

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: ingresó al Senado el 13 de marzo del 2007, dándose cuenta en la sesión 1ª., ordinaria de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: artículo 75 y 200 de la Ley de Tránsito.

Valparaíso, 12 de enero de 2011.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

2.2. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 358. Sesión 89. Fecha 19 de enero, 2011. Discusión general. Se aprueba.

EXIGENCIA DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y LIMITADORES DE VELOCIDAD EN BUSES DE TRANSPORTE PÚBLICO

El señor PIZARRO (Presidente).- Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y urgencia calificada de "simple".

--Los antecedentes sobre el proyecto (3800-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 1ª, en 13 de marzo de 2007.

Informe de Comisión:

Transportes y Telecomunicaciones: sesión 87ª, en 18 de enero de 2011.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor ALLIENDE (Secretario General subrogante).- Los principales objetivos de la iniciativa son:

1.- Establecer que los buses de transporte interurbano público de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante deberán estar equipados en todos sus asientos con cinturón de seguridad. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros, dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior.

2.- Disponer que las mismas obligaciones contempladas para los vehículos de transporte escolar, esto es, estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso obligatorio en todos los vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante, regirán para los minibuses.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones discutió el proyecto en general y en particular por tratarse de aquellos de artículo único, y aprobó la idea de legislar por la unanimidad de sus miembros presentes (Senadores señora Rincón y señores Chahuán y Novoa).

DISCUSIÓN SALA

En cuanto a la discusión en particular, el referido órgano técnico efectuó diversas enmiendas al texto despachado por la Cámara de Diputados, las que fueron acordadas en forma unánime por los Senadores señora Rincón y señores Chahuán, Letelier y Novoa.

)----------(

El señor PIZARRO (Presidente).- Antes de iniciar el tratamiento de la iniciativa, recuerdo a Sus Señorías que estamos a la espera de la propuesta que formulará la Comisión Bicameral para los efectos de designar a los miembros del Comité de Auditoría Parlamentaria.

Por lo tanto, les solicito no alejarse de la Sala porque se necesita quórum especial para aprobarla.

)----------(

El señor PIZARRO (Presidente).- En discusión general y particular el proyecto.
El señor CANTERO.- ¡Señor Presidente, abra la votación!

El señor PIZARRO (Presidente).- Ofrezco la palabra.
Ofrezco la palabra.
Cerrado el debate.
En votación.

--(Durante la votación).

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Letelier, para fundamentar su voto.
El señor LETELIER.- Señor Presidente, este proyecto tuvo su origen en el contexto dramático de aquel accidente carretero donde varias personas perdieron la vida, al que luego le siguió otro un par de días después, que dejó lesionados a muchos usuarios del transporte de buses interprovinciales. Ello generó un debate acerca de los implementos de seguridad.

Me tocó presidir accidentalmente la Comisión cuando se aprobó la iniciativa. En ella se produjo una discusión que quisiera explicitarla aquí para la historia de la ley.

Como se sabe, el transporte público de pasajeros está clasificado en tres categorías: urbano, rural, interurbano o interprovincial.
El debate se desarrolló respecto de algunos vehículos que han aparecido en este último tiempo para cumplir la función de transporte de pasajeros, en particular los minibuses, lo cual figuraba en el proyecto original propuesto por el Ejecutivo como una explicitación.

DISCUSIÓN SALA

En la Comisión se procuró no dejar establecido ese concepto, por cuanto lo primero que se desea es legislar a fin de generar medios de seguridad para el transporte público de pasajeros, como regla general, en las tres categorías que mencioné, y no entrar en una definición que deberá explicitarse en otro cuerpo legal, o en otro momento, sobre qué tipo de vehículos pueden cumplir esa función.

Respecto de esto último la situación es muy diferente según la Región de que se trate y las distancias. No es fácil determinarlo. Pero el criterio general es que los minibuses o las combis, que a veces efectúan transporte escolar, que ya tienen su reglamentación, están siendo utilizados -perdonen la expresión- en forma "pirata" para transportar personas a las playas en la época estival, generando riesgos de seguridad bastante amplios.

No quisimos entrar en esa precisión en esta iniciativa legal -por eso hubo la modificación en la Comisión-, en el entendido de que íbamos a considerar un criterio genérico y que se dejaría constancia de que la opinión de la Comisión es no autorizar, en caso alguno, el uso de minibuses para el transporte interprovincial. La tendencia es privilegiar a los vehículos más grandes para el transporte público de pasajeros en las tres categorías señaladas, pero no a los taxis básicos ni a los taxis colectivos. La idea es evitar la utilización de vehículos que presentan mayor riesgo cuando se trata del traslado de pasajeros, excluyéndose, por cierto, a aquellos relacionados con el transporte privado que realizan algunas empresas, que son de otra naturaleza.

Señor Presidente, nos pronunciaremos a favor de la iniciativa en el entendido de que queda un debate pendiente, no en cuanto a los implementos de seguridad, sino sobre qué tipo de vehículos prestan servicios de transporte público de pasajeros en zonas rurales, donde algunos quieren autorizar a los minibuses.

Sobre el particular, la mayoría de la Comisión estuvo en una posición absolutamente contraria. La Subsecretaria, quien concurrió como Ministra subrogante, concordó también con la opinión mayoritaria del referido órgano técnico.

Por lo anterior, votaremos a favor del proyecto.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, ante todo, debo decir que nos vamos a pronunciar favorablemente sobre esta iniciativa legal.

Creo que esta tarde se han dado dos coincidencias. Cabe destacar, lo planteado por el Senador Coloma, en el sentido de que proyectos presentados por parlamentarios posteriormente no son valorados. Por eso en esta oportunidad quiero hacer un reconocimiento al ex Diputado

DISCUSIÓN SALA

Ramón Pérez Opazo, con quien el año 2000, junto con el Honorable señor Horvath, presentamos una moción -en realidad, lo acompañamos; él fue su autor- para establecer la obligatoriedad de la instalación y el uso de cinturones de seguridad en los buses interurbanos.

Asimismo, es preciso dejar en claro que este proyecto no nace de una idea nueva, ni es producto del accidente al que hizo referencia un señor Senador, sino que es bastante más antiguo. Y tiene una lógica, cual es que a veces, cuando ocurre un accidente de un bus que transporta 50 ó 60 pasajeros, estos no mueren a raíz del volcamiento o del choque, sino del desprendimiento de los cuerpos y de la velocidad con que se golpean...
El señor CANTERO.- Por la inercia.

El señor PROKURICA.- Por la inercia -como muy bien dice mi "profesor de Física", el Senador Cantero-, que los lanza fuera del vehículo y son aplastados, o bien, los arroja contra alguna de las partes interiores de aquel.

Quería recordar al ex Diputado Ramón Pérez Opazo, quien representaba a Iquique y formuló esta idea hace once años, la que hoy día se puede materializar en una ley.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Chahuán.
El señor CHAHUÁN.- Señor Presidente, el accidente carretero ocurrido hace unos meses en la Autopista del Sol, provocó la muerte de un número importante de pasajeros. Junto con el Senador Lagos participamos en la despedida de las personas fallecidas y acompañamos en la morgue a los familiares de las víctimas de aquel fatídico viaje de San Antonio a Santiago, donde el propio alcalde de San Antonio perdió a su hermana.

Dicho accidente motivó justamente que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le pusiera urgencia a este proyecto de ley, lo que fue largamente solicitado por parlamentarios.

Esta iniciativa recoge también la moción presentada en su oportunidad por los Diputados (actuales Senadores) señores Prokurica, Horvath y Navarro, entre otros, quienes sostenían que no solo era necesaria la obligación de que aquellos medios de transporte contaran con cinturones de seguridad, sino también la de que los pasajeros los usaran, medida que me parece importante.

Este proyecto de ley distingue respecto a los años de fabricación de los vehículos: en el caso de los buses de transporte público interurbano, las obligaciones vinculadas con el cinturón de seguridad regirán para los fabricados a partir de 2008, y en el de los de transporte privado interurbano, para los fabricados a contar del año 2012.

DISCUSIÓN SALA

Con esta iniciativa se tiende justamente a conseguir mayor seguridad vial.

Se establece asimismo la manera de hacer exigible el uso del cinturón de seguridad.

Conversé en su oportunidad con la Ministra de Transportes subrogante, señora Gloria Hutt, sobre la posibilidad de que a las personas que no cumplieran aquella exigencia incluso se las hiciera bajar del transporte interurbano, y, adicionalmente, en cuanto a la necesidad ineludible de que los minibuses contaran con dichos elementos de seguridad y los pasajeros los usaran.

La obligación en comento ya se estableció en la Ley de Tránsito respecto a los vehículos de transporte escolar.

Sin embargo, el proyecto que nos ocupa procura satisfacer una necesidad imperiosa, como respuesta -lamentablemente, en nuestro país se legisla por reacción- a las muertes registradas en el ya aludido fatídico accidente de la ruta San Antonio-Santiago (como dije, con el Senador Lagos acompañamos a los familiares de las víctimas fatales).

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, voy a votar afirmativamente, pero quiero referirme a un problema que me llama la atención, el cual no emana del texto que nos ocupa, sino de la ley que ahora se está modificando.

La ley N° 18.290 estableció el uso obligatorio del cinturón de seguridad en todos los vehículos livianos y en los de transporte escolar. En este último caso, la exigencia se impuso para los vehículos fabricados a partir de 2007; o sea, los de años anteriores, que son tal vez los de mayor riesgo, no tienen obligación de contar con el equipamiento respectivo.

Ahora, en el proyecto que nos ocupa volvemos sobre el mismo punto: se consigna el requisito del cinturón de seguridad para los buses que presten servicio de transporte público interurbano de pasajeros fabricados desde 2008; y respecto a los minibuses se establece la obligación para los fabricados a partir de 2012. Es decir, sobre los vehículos de años anteriores a los señalados no pesará la obligación en comento.

Entonces, hago presente tal situación. Porque, si estamos convencidos de que el uso del cinturón de seguridad es necesario en los vehículos de transporte de pasajeros, particular o público, lo lógico es que la obligación recaiga sobre todos ellos.

DISCUSIÓN SALA

Quizá sea necesario revisar esta iniciativa. Y, si estoy equivocado, me alegraría que me lo demostraran. Pero de la simple lectura del texto surge la contradicción.

En todo caso, votaré afirmativamente, pues de todas maneras se mejora la ley vigente.

El señor ALLIENDE (Secretario General subrogante).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor PIZARRO (Presidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba en general el proyecto (22 votos a favor y 2 pareos).

Votaron por la afirmativa las señoras Alvear y Pérez (doña Lily) y los señores Cantero, Chadwick, Chahuán, Coloma, Escalona, Espina, García, Horvath, Kuschel, Lagos, Larraín, Letelier, Longueira, Novoa, Orpis, Prokurica, Sabag, Tuma, Walker (don Ignacio) y Zaldívar (don Andrés).

No votaron, por estar pareados, los señores Gómez y Pizarro.

El señor PIZARRO (Presidente).- Si ningún señor Senador solicitara plazo para presentar indicaciones, podríamos despachar la iniciativa también en particular, con la misma votación anterior.

Empero, el Honorable señor Zaldívar hizo presente la necesidad de revisar ciertas materias.

¿Fijamos plazo para presentar indicaciones?

El señor CANTERO.- Sí, señor Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente).- ¿Hasta el 14 de marzo, a las 13?

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- De acuerdo.

--**Así se resuelve.**

2.3. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 359. Sesión 01. Fecha 15 de marzo, 2011. Discusión particular. Se aprueba con modificaciones.

Nota: Al no presentarse indicaciones al texto aprobado en general y de conformidad al artículo 120 del Reglamento del Senado, se aprueba también en particular. Pasa a tercer trámite a la Cámara de Diputados.

EXIGENCIA DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y LIMITADORES DE VELOCIDAD EN BUSES DE TRANSPORTE PÚBLICO

El señor PIZARRO (Presidente).- Como se expresó al darse cuenta de los acuerdos de Comités, el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, sobre exigencia de cinturón de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público, transcurrido el plazo fijado al efecto, no recibió ninguna indicación.

--Los antecedentes sobre el proyecto (3800-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 1ª, en 13 de marzo de 2007.

Informe de Comisión:

Transportes y Telecomunicaciones: sesión 87ª, en 18 de enero de 2011.

Discusión:

Sesión 89ª, en 19 de enero de 2011 (se aprueba en general).

El señor PIZARRO (Presidente).- Conforme al artículo 120 del Reglamento, corresponde dar por aprobada también en particular la iniciativa en comento.

--**El proyecto queda reglamentariamente aprobado en particular y despachado en este trámite.**

OFICIO MODIFICACIONES

2.4. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio aprobación de Proyecto con modificaciones. Fecha 15 de marzo, 2011. Cuenta en Sesión 03. Legislatura 359. Cámara de Diputados.

Nº 295/SEC/11

A S.E.
el Presidente de la
Honorable Cámara
de Diputados

Valparaíso, 15 de marzo de 2011.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que modifica la ley N° 18.290, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público, correspondiente al Boletín Nº 3.800-15, con las siguientes modificaciones:

Artículo único.-

Ha reemplazado su encabezamiento por el siguiente:

"Artículo único.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en el siguiente sentido:".

Letra a)

La ha sustituido por la que sigue:

"a) Incorpóranse, en el artículo 75, los siguientes incisos finales:

"Las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior regirán para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.

Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será

exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.”.”.

Letra b)

La ha reemplazado por la siguiente:

“b) Modifícase el artículo 200 en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el número 39, la coma (,) y la conjunción “y” por un punto y coma (;).

ii) Intercálase el siguiente número 40, nuevo, pasando el actual a ser número 41:

“40.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75, y”.”.

- - -

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 6.653, de 8 de marzo de 2007.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

GUIDO GIRARDI LAVÍN
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario General del Senado

DISCUSIÓN SALA

3 Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

3.1. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 359. Sesión 05. Fecha 22 de marzo, 2011. Discusión única. Se aprueban las modificaciones.

EQUIPAMIENTO DE BUSES DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS CON CINTURÓN DE SEGURIDAD. Modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito. Tercer trámite constitucional.

El señor **MELERO** (Presidente).- Corresponde pronunciarse sobre las modificaciones del Senado al proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

Antecedentes:
-Modificaciones del Senado, boletín N° 3800-15, sesión 3ª, en 16 de marzo de 2011. Documentos de la Cuenta N° 5.

El señor **MELERO** (Presidente).- Aprovecho la oportunidad de saludar y dar la bienvenida al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz.
En discusión las modificaciones del Senado.
Tiene la palabra el diputado señor Hasbún.

El señor **HASBÚN**.- Señor Presidente, indudablemente, la seguridad vial ha sido un objetivo perseguido por todos los gobiernos, debido a las cifras de muertes en accidentes de tránsito que han ido en aumento y que en algunos segmentos etarios constituye una de las principales causas de muerte.

El problema se ha vuelto aún más acuciante a raíz de los gravísimos accidentes que han ocurrido en las carreteras de nuestro país, protagonizados por buses y camiones, que han dejado un número de víctimas fatales inadmisibles. Es cierto que el solo hecho de circular por las calles y carreteras conlleva un cierto riesgo, pero no por eso se va a descuidar o dejar de exigir elementos de seguridad posibles de adquirir.

Está comprobado que los cinturones de seguridad ayudan a salvar vidas, y en ese orden se hace indispensable exigir que los vehículos de transporte público de pasajeros cuenten con ellos.

DISCUSIÓN SALA

Ahora bien, si vemos las modificaciones del Senado, nos podrían parecer insuficientes y generar muchas dudas respecto de por qué sólo hasta el 2008 y no antes. Entiendo que existe una necesidad imperiosa en que se apruebe el proyecto para exigir al transporte privado e interurbano este sistema de seguridad.

Por consiguiente, estamos dispuestos a aprobar la iniciativa, si el ministro adquiere un compromiso con nosotros: aplicar medidas adicionales que permitan proteger aún más a los pasajeros. Sin duda, el proyecto es un aporte, pero es insuficiente para la realidad que se vive en materia de seguridad del transporte público.

Creemos que cumple con el objetivo para el cual fue presentado; sin embargo, insisto, dada la insuficiencia, es relevante incluir medidas alternativas para complementarlo, principalmente porque sólo cubrirá a una cantidad determinada de buses y no al total del actual parque automotor del país. Por lo tanto, quedará una cantidad importante de máquinas que no contará con las normas de seguridad que permitan a los pasajeros un viaje seguro.

Por otra parte, las normas deben ser más, duras y dentro de esas medidas complementarias, que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones disponga bajar los años de uso para la circulación de los vehículos del transporte público.

Ahora, cuando hablamos de que hay que regular una actividad comercial como ésta es importante contar no tan solo con medidas de seguridad, sino que, además, con mecanismos que garanticen la seguridad de los pasajeros. En ese sentido, también es relevante fijar la cantidad de años que los buses pueden transitar por nuestras carreteras, principalmente, porque mientras más antiguos sean, tendrán menos medidas de protección y posibilidades de cumplir con la normativa legal vigente, lo que, obviamente, deja mucho más vulnerable a los pasajeros.

Por consiguiente, estamos dispuestos a aprobar el proyecto, pero deben implementarse medidas complementarias para que el proyecto sea mucho efectivo en la protección de los usuarios.
He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Juan Carlos Latorre.

El señor **LATORRE**.- Señor Presidente, sin duda, el proyecto aborda una materia siempre de actualidad, más aún si consideramos los graves accidentes que dejan en evidencia que el resultado podría haber sido distinto si ese vehículo hubiese contado con los cinturones y otros elementos de seguridad y

su uso hubiera sido obligatorio.

Estamos ante el típico proyecto de ley que surge inmediatamente después de un accidente. Precisamente, después de uno de los accidentes más graves y penosos que hemos debido lamentar durante el último tiempo en la ruta 68, el cual dejó en evidencia -como siempre ocurre- una serie de factores que no alcanzan a apreciarse en el momento en que se produce, sino que con posterioridad, durante su investigación, que es muy minuciosa.

Ahora bien, el uso del cinturón pasa a ser un elemento de protección realmente trascendental si consideramos que muchos de los pasajeros cuando viajan lo hacen durmiendo, descansando o en forma descuidada.

Sin embargo, el proyecto da cuenta de una consideración tanto de los autores como del Senado. Cuando por ley se hace una exigencia en materia de seguridad, lo que se está haciendo es imponer a los empresarios del transporte urbano e interurbano, privado o público, que incorporen en sus vehículos elementos que conllevan un costo. Precisamente en ese momento comienzan ciertas discusiones razonables, obviamente, respecto del año de fabricación del vehículo a partir del cual se hará exigible lo que establece la norma.

El texto que aprobamos en la Cámara de Diputados -en la Comisión debimos hacer muchas de estas reflexiones, debo ser muy sincero-, decía: "Los buses de transporte interurbano de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible en los buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante.".

Sin duda habría tenido sentido realizar un análisis más detallado. Al respecto, quiero consultar al señor ministro: ¿qué significa que la obligación se imponga a los buses cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante? No es para saber cuántos buses van a tener esta obligación, sino qué porcentaje no van a tenerla.

Considero fundamental analizar esa cifra estadística, sobre todo porque represento a un distrito rural, donde un porcentaje altísimo de buses cumple un importante rol en el transporte interurbano. Son muchos los buses que terminan su historia como vehículos modernos en el sector urbano y pasan al mundo rural como medio de transporte de pasajeros interurbanos.

El Senado analiza el proyecto de la Cámara, y particularmente mantiene la parte final de la disposición: "Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante.". Pero, agrega: "En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior.". Y termina con el

siguiente párrafo: "Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.".

Comparto las inquietudes manifestadas por el diputado señor Gustavo Hasbún. Pero creo que, después de plantearlas a varios de los miembros de la Comisión, parece que conversó con el ministro, y éste le dijo: "Oye, no, aprobémoslo, después veremos cómo arreglamos el punto.".

Me parece que no tendríamos por qué rechazar el texto, pero un dato técnico mínimo que deberíamos saber es por qué la exigencia que establece la iniciativa no será aplicable a buses cuya fabricación es anterior al año 2008.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero preguntarle al señor ministro si tiene alguna estadística que nos pueda orientar antes de definir nuestra posición sobre el proyecto.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor **ERRÁZURIZ** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero contestarle al diputado señor Latorre que la razón por la cual se establece que los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros serán aquellos cuya fabricación sea 2008 en adelante, es porque desde el Ministerio de Transportes podemos garantizar que los vehículos que han entrado al país desde esa fecha son capaces de soportar el cinturón de seguridad.

El cinturón de seguridad necesita contar con un asiento diseñado para que funcione. Gracias al 3 CV, podemos homologar. Además, todos los vehículos que han ingresado al país a partir del 2008 cuentan con todo lo que se requiere para instalarles cinturones de seguridad. Uno no puede impulsar esa medida hacia atrás, porque el riesgo puede ser aun mayor que no usar el cinturón de seguridad, porque los asientos no tienen la sujeción adecuada a la carrocería.

Por lo tanto, la modificación del Senado considera que, a partir del 2008, todos los buses que han ingresado, ya sean para el uso público o privado, vienen con esta adecuación. Entonces, es muy probable que muchos de los buses que están operando o que van a operar, desde 2012 en el transporte privado, ya cuenten con cinturones de seguridad y los mecanismos adecuados para su sujeción, que permitirán su uso.

En tal sentido, la iniciativa nos está diciendo que, desde esta fecha en adelante, de todas maneras es obligatorio. Antes era voluntario. En el caso de los vehículos de transporte privado no existía la obligación. Ahora, se está

diciendo que es obligatorio usarlo en todos aquellos vehículos que lo traigan de fábrica, porque significa que el bus entero está preparado para el uso del cinturón de seguridad.

Comparto la inquietud del diputado Latorre, en el sentido de que eso deja una proporción importante de buses sin cinturón de seguridad, pero, como comentó, si no partimos desde ya haciendo la exigencia, esto se va postergando.

Lo que tenemos que hacer es motivar la renovación de los buses, con asientos preparados para el cinturón. Esa es una transformación mayor.

La propuesta legislativa apunta a todos los buses que están en el país, desde 2008 en adelante, que tienen capacidad y diseño para llevar cinturón de seguridad. Por lo tanto, su instalación y uso es obligatorio.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Continúa el diputado señor Latorre.

El señor **LATORRE**.- Señor Presidente, agradezco la explicación del señor ministro, que considero bastante razonable.

Me parece que el texto debe ser aprobado. Sería absurdo rechazar una norma que garantiza mayor seguridad en el transporte de pasajeros.

Sin embargo, pido al ministro, él verá si está a su alcance hacerlo, que informe a la Comisión de Obras Públicas y Transportes de la Cámara de Diputados el porcentaje aproximado de buses de transporte de pasajeros interurbanos que quedan al margen de esta exigencia legal, de acuerdo con lo que plantea el proyecto.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señor Presidente, al analizar este proyecto, uno se pregunta por qué con anterioridad a 2008 la gente no tenía derecho a viajar resguardada en un bus.

Fue un error gigantesco haber establecido la exigencia del cinturón de seguridad en los buses cuya fabricación sea de 2008 en adelante, porque, indudablemente, hoy la mayoría de los buses que transportan pasajeros son de 2008, tienen dos años.

Una de las grandes discusiones en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones -que me tocó presidir-, fue sobre una cosa trágica. Cuando concurrió el sindicato de choferes, nos consultaron cómo ellos iban a hacer exigible esta normativa, porque si un pasajero no quería ponerse el cinturón, ¿qué podían hacer? ¿Cómo lo bajaban? El escándalo sería tremendo.

En consecuencia, debíamos considerar que el chofer llamara a Carabineros para bajar a esa persona y no lo hiciera él. Eso me parece increíble.

Me gustaría rechazar el proyecto. No lo voy a hacer, ministro, no se preocupe, aunque para corregir las deficiencias que inquietan a todos los parlamentarios sería bueno que fuera a Comisión mixta; pero, se va atrasando y atrasando su despacho; al final, se dan años extras y otras cosas. Pero, de verdad, creo que cuando se trata de vidas humanas, no debería haber miramientos, porque dicen -lo que es una chiva de mala clase-: "Oiga, el asiento viene de fábrica y no hay cinturones. Acuérdese que hace quince o veinte años, los automóviles no tenían cinturones de seguridad y también se hicieron obligatorios para circular por carreteras". Eso demuestra claramente que se le pueden adicionar cinturones de seguridad al vehículo que no los tenga. Hay varios tipos de cinturones, los que van en el pecho, tipo avión, etcétera; entonces, no me vengan a decir que el auto es del año tanto y que el asiento no sirve para instalar el cinturón. Eso no es así. Hoy, les cambian la corona, la caja de cambios, hasta el motor; lo que se quiera. Entonces, digan otras cosas. Eso está bien para los que creen que la gente no entiende; pero, aquí en la Cámara conocemos bastante del tema, porque desde hace mucho tiempo nos hemos especializado en la materia.

Señor ministro, por su intermedio, señor Presidente, esto es lo mismo que cuando se discute el salario mínimo en la Cámara y colegas dicen que si se aumenta tres mil pesos, la industria irá a la bancarrota. No conozco ninguna empresa que haya quebrado por dar tres mil pesos más a sus trabajadores.

O sea, esas disculpas me parecen insólitas, absurdas y ridículas. Digan que no quieren dar o señalar otra razón; y en el caso de los buses, que digan que el asiento no lo trae de fábrica, sino de acá, no corresponde.

Sí me interesa mucho el control del velocímetro. Muchas veces es más grave que los buses no cuenten con ese aparato o no sean fiscalizados por el exceso de velocidad. Aquí hay dos que tienen licencia para matar: primero, los buses. Alguno de los colegas puede ir detrás de uno, a ciento cuarenta kilómetros por hora, y no lo alcanza.

Segundo, los camiones que reparten diarios. Me parece insólito que en las rutas 5 Sur o 5 Norte, vayan a ciento cincuenta o ciento sesenta kilómetros por hora. ¡Hagan la prueba de seguirlos!

Podemos legislar todo lo que queramos sobre la materia, pero hay gente que goza de ciertas libertades y hacen lo que se les ocurre respecto a las velocidades. Es muy importante este resguardo que incorporamos a la normativa y va a ser un buen freno para los camiones y buses que, indudablemente, deben respetar las normas del tránsito.

Entonces, ministro, por su intermedio, Presidente, creo que éste es un avance, pero cuando se trata de vidas humanas -se lo digo en buena leche,

ministro, no por molestar, porque usted viene llegando a la cartera, ha hecho un esfuerzo gigantesco y vamos a aprobar el proyecto-, no podemos escatimar esfuerzos para que la gente cuente con el cinturón de seguridad y lo use; si queda enrollado en el asiento, lo que establezca la iniciativa sobre la materia será letra muerta.

Este es un pequeño avance, pero me parece increíble estar legislando sobre una cosa que hoy, en todas partes del mundo, es una realidad.

Lamento tremendamente la muerte de esas niñitas que viajaban en un furgón escolar y no tenían puesto el cinturón de seguridad. Quiero aclarar que éste no es, como dijo algún diputado, un proyecto de ley en reacción a lo que pasó, sino que una iniciativa que lleva mucho tiempo en la Cámara, que, desgraciadamente, se atrasó. En todo caso, me parece que el transporte escolar debe estar comprendido en estas normativas.

Señor ministro, puede haber un sinúmero de leyes sobre el cinturón de seguridad, para los autos de pasajeros, algunas para el transporte escolar, otras para los buses, etcétera; pero en el trasporte de pasajeros, cualesquiera que sean, debe estar incorporado.

Además, conversaba con la diputada Cristi sobre el tema, que hoy seguramente se lo está planteando al ministro, en cuanto a que en los furgones escolares -ésta es una petición trágica basada en lo que pasó ayer-, en los buses independientes, cuya fabricación sea de 2008 hacia atrás, tiene que ser obligatorio el uso del cinturón de seguridad. No hay pretexto para que los niños sigan yendo al colegio en las actuales condiciones, si ya hemos tenido que lamentar la muerte de tres niños que empezaban a vivir. Esto lo hallo lamentable, trágico y ojalá no se vuelva a repetir. Por lo tanto, ministro, mediante decreto o lo que sea, se establezca que en todo vehículo de transporte escolar es obligatorio el uso de cinturones de seguridad. Eso no lo transe por ningún motivo. Para dar facilidades y no más años adicionales a los buses, al transporte de pasajeros, especialmente, al de escolares, vamos a aprobar este proyecto de ley a fin de que sea ley de la República lo más luego posible.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada Denise Pascal.

La señora **PASCAL** (doña Denise).- Señor Presidente, como se dijo, hace tiempo este proyecto estaba en nuestro Congreso y lo estamos tratando hoy con el dolor de haber visto ayer un nuevo accidente que causó la muerte de tres niñas, quienes fueron arrojadas del bus por no llevar puesto el cinturón de seguridad.

El año pasado, en la Ruta del Sol, en un sector de mi distrito, ocurrió un

feroz accidente en el que murieron vecinos nuestros por no llevar puesto el cinturón de seguridad. Por ese mismo motivo, falleció el acompañante del conductor del camión con el cual chocó el bus.

Podemos legislar y legislar para obligar a los usuarios de buses a usar el cinturón de seguridad, pero para lograr el efecto deseado, simultáneamente es necesario crear conciencia de que no solamente los que van en el asiento delantero del auto deben llevar puesto el cinturón de seguridad, sino que todo los demás pasajeros.

Como decía el diputado Latorre, desgraciadamente, quienes representamos zonas rurales lo sabemos, la mayoría de los vehículos interurbanos que transitan por carreteras interiores, y no tan interiores, de una comuna a otra, son anteriores a 2008. La razón es que en un período se retiraron buses de las ciudades y se destinaron a zonas rurales, cuando no era obligatorio contar con un sistema de protección de contaminación de gases. Repito, la mayoría de esos buses fueron fabricados antes de 2008.

Ha habido muchos accidentes también, porque esos buses, por ejemplo, salen a las carreteras interiores que no son tan sencillas, como las de la Fruta y del Sol, entre Melipilla y Padre Hurtado, que son de alta velocidad. Muchas veces, al circular por ellas, la gente se da cuenta de que un bus que pasa por el lado va a una velocidad mayor.

También me parece que debe exigirse la instalación de un control de velocidad no solamente a los buses más nuevos, sino a todos los que están en circulación, sin que los choferes puedan sacarlo, como sucede a menudo. Ellos, por tratar de llegar más luego a Santiago, retiran el taquímetro que indica la velocidad. Ellos mismos lo comentan, porque de esa manera pueden transitar más rápido y hacer más de un circuito -uno, dos o tres-, lo que incide directamente en sus ingresos.

Con respecto a otros países, tenemos un atraso mayor en el transporte interurbano, en buses escolares y en todo aquello que se refiere al traslado de personas. Nuestra conciencia de lo que significa la seguridad de los pasajeros es muy limitada. Pero, también en las carreteras no se cumplen algunas exigencias, por ejemplo, que las sillas para los niños menores y guaguas se ubiquen en el asiento de atrás de los vehículos, porque normalmente van adelante.

Además, los buses que trasladan personas desde regiones hacia la capital o a cualquiera parte del mundo interurbano, tampoco llevan sillas para niños, los cuales, muchas veces, van en brazos del padre o madre sin ninguna seguridad.

Vamos a aprobar esta iniciativa, porque es necesaria; pero hay cuestiones que deberían estudiarse más profundamente, como la seguridad de buses en autopistas con respecto a las personas que trasladan. En las mañanas, buses interurbanos, que no son de carreteras superiores, que vienen de nuestras zonas hacia Santiago, trasladan a jóvenes y permiten que algunos viajen

parados. Ése es un tema sobre el cual también hay que legislar. ¿Qué pasa con esos buses interurbanos, que circulan con pasajeros de pie por carreteras de alta velocidad? En definitiva, falta revisar a fondo las medidas de seguridad que ofrecen los buses interurbanos que recorren nuestras carreteras.

También es preocupante el tema de los buses escolares. A diario vemos niños parados en los furgones escolares; algunos, sentados dando la espalda hacia la calle; otros, jugando o haciendo señas a los vehículos, etcétera. Poco se cumple con la obligación de llevar durante todo el viaje un acompañante adulto que asista al conductor en la seguridad de los menores, que vigile que vayan sentados y se comporten. Por lo general, en los furgones escolares que circulan en mi zona y que recorren largas distancias, los conductores andan solos, sin acompañante.

Por lo tanto, la reglamentación que regula el traslado de escolares debe ser más dura, ya que la actual legislación es muy débil. Es necesario fiscalizar más para que la norma se cumpla de manera efectiva y ejemplar, deber que corresponde al Ministerio de Transportes.

Señor Presidente, por su intermedio, le digo al ministro que apoyaremos el proyecto, pero le recuerdo que es necesario revisar la reglamentación del transporte escolar en las zonas periféricas; se necesita mayor control sobre quienes conducen los furgones, sobre todo porque en el último tiempo han recrudecido los accidentes en el traslado de escolares, algunos con gran dramatismo.

No queremos más accidentes en los que estén involucrados vehículos que transporten escolares. Se pueden prevenir. Sólo basta regular la reglamentación y fiscalizar su cumplimiento.
He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth.

El señor **AUTH**.- Señor Presidente, estamos discutiendo un proyecto de mucha importancia para la gente.
En mi corto desempeño como diputado he recibido innumerables inquietudes sobre la obligación de que los buses interurbanos deben estar equipados con cinturón de seguridad y los pasajeros tienen que usarlo.

El proyecto de ley original abordaba dos problemas relacionados con los buses de transporte público: su equipamiento con cinturón de seguridad y la obligatoriedad de su uso por los pasajeros y la instalación de artefactos limitadores de velocidad. Lamentablemente, se redujo solo al primer aspecto. No cabe duda de que el uso del cinturón de seguridad marca la diferencia entre la vida y la muerte. Sin ningún dramatismo exagerado, en muchos países

conocí campañas publicitarias que muestran, de manera inequívoca, la diferencia física, frente a un mismo impacto, de dos pequeños, uno atado al asiento por un cinturón de seguridad y el otro sin protección. Frente a un choque, el que no tiene puesto el cinturón, sale disparado por el parabrisas y según la velocidad del vehículo, el impacto que recibe determina la continuidad de su vida, pudiendo llegar a ser letal.

Es evidente que la iniciativa viene a suplir un vacío en nuestra legislación y, por supuesto, concurriré a su aprobación y espero que la mayoría de los colegas haga lo mismo.

Sin embargo, me preocupan dos aspectos muy fundamentales. El primero, en la práctica, el establecimiento de una discriminación inaceptable entre quienes se suban a vehículos interurbanos de determinada antigüedad y los que tengan el privilegio de viajar en vehículos interurbanos equipados con el dispositivo que exigirá la ley.

Conceptualmente, ministro, por su intermedio, señor Presidente, no podemos establecer ciudadanos con distintas posibilidades de riesgo para la continuidad de sus vidas. Lo natural es que la universalidad de las obligaciones tengan su contraparte en derechos, porque cuando establecemos la obligación de usar el cinturón de seguridad, de manera simultánea entregamos el derecho a todos los ciudadanos a circular seguros en los buses interurbanos -al niño, en su furgón escolar- en el transporte público. Por eso, la discriminación indicada debe tener respuestas efectivas del Estado, a través de establecer un cronograma para que todo el parque de vehículos interurbanos, público o privado, en un plazo determinado, instale el dispositivo que permita a todos los ciudadanos viajar seguros y no sólo al que tiene la suerte de subirse a un bus nuevo.

No soy abogado, pero me parece una cuestión básica, que si una ley obliga a los pasajeros de los buses a ponerse el cinturón de seguridad, tenemos que darle esa posibilidad a todos los ciudadanos y no sólo a unos pocos. Podría ocurrir que los de Santiago podamos usarlo y no los de Temuco, o que los de Temuco tengan la posibilidad de usarlo cuando se desplazan a Santiago; pero no cuando viajan a Carahue, Nueva Imperial o Lonquimay. Ministro, no pueden haber ciudadanos de primera y segunda clase en una cuestión tan vital.

Si constatamos que el uso del cinturón de seguridad marca la diferencia entre la vida y la muerte, esa obligación no puede ser para una porción de la ciudadanía y la libertad de morirse para la otra.

En consecuencia, tenemos que fijar un cronograma y, si el Estado evalúa y estima conveniente, otorgar subsidios -los llamaría subsidios de seguridad- para la instalación de cinturones de seguridad en los vehículos que no están afectos a la obligación de esta ley.

DISCUSIÓN SALA

Es indispensable garantizar que, en una fecha determinada, todo vehículo de transporte de pasajeros, público o privado, contará con el dispositivo que le permita al ciudadano cumplir la ley.

El segundo aspecto se refiere al típico problema que no tiene solución exclusivamente en la ley, sino que su componente esencial son la información, la educación y la cultura. En esta dimensión, el papel de Ministerio de Trasportes es decisivo. Podemos establecer la obligación por ley, pero si la ciudadanía no la hace carne, será letra muerta.

Tampoco comparto que el ciento por ciento de la responsabilidad de la infracción recaiga sobre el pasajero y nada en el propietario. Un dueño sin responsabilidad, no tiene incentivo. El proyecto establece que el conductor podrá solicitar el descenso del pasajero. La pregunta es cuál es el incentivo del conductor para pedirle al pasajero que descienda, si toda la responsabilidad por el no uso del cinturón va a recaer finalmente sobre el pasajero y no en el conductor ni en el dueño del bus. Debemos establecer una cierta corresponsabilidad. En el futuro, habrá que pensar en trasladar a los propietarios alguna cuota de responsabilidad en la seguridad que otorgan.

Pero quiero poner énfasis en una necesidad imperiosa y absoluta. Esta ley se convertirá en letra muerta si como sociedad y Estado no desarrollamos una campaña permanente que traslade la responsabilidad sobre su propia vida al ciudadano que se transporta.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Marta Isasi.

La señora **ISASI** (doña Marta).- Señor Presidente, además de adherir a lo que han dicho muchos de mis colegas, quiero agregar que la seguridad en el traslado de los pasajeros también tiene que ver con la cantidad máxima de pasajeros. Me llama poderosamente la atención cómo muchos buses violan la norma respectiva y arriesgan la vida de los pasajeros. Al respecto hoy debemos tener una mirada diferente, de protección hacia las familias chilenas.

En los buses que viajan a Calera o San Felipe, y que también existen en la Región de Tarapacá a la que pertenece el distrito que represento, uno ve cómo se va subiendo la gente, una tras otra, y hay cero fiscalización del Ministerio de Transportes.

Entonces, señor Presidente, por su intermedio, quiero decirle al ministro que su cartera también debe hacer la pega y cumplir con la gente. Es cierto que hay muchas personas que necesitan transportarse en determinados buses, porque van atrasados, el siguiente no pasa y no hay mayor cantidad, pero también se está poniendo en peligro la vida de los pasajeros. Como legisladores, no debemos perder el horizonte.

DISCUSIÓN SALA

Obviamente, vamos a apoyar y aprobar este proyecto de ley, pero también estoy de acuerdo con lo planteado por otros colegas, específicamente con lo señalado por la diputada Denise Pascal, en el sentido de revisar lo relacionado con el transporte escolar y no esperar que otras tres niñas mueran. El dolor que significa para una madre la pérdida de una hija es como un terremoto. Independiente de los cinturones de seguridad y los límites de velocidad, también se debe fiscalizar el cumplimiento de las normas.

Además, llama la atención que ciertas líneas de buses sean las que, mayoritariamente, siempre tienen accidentes. También en eso el Ministerio de Transportes debe hacer una revisión.
He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Cristián Letelier.

El señor **LETELIER**.- Señor Presidente, estamos tratando uno de los temas más importantes para nuestro país: el viaje seguro, especialmente respecto de los niños y del transporte escolar.

En nuestro país ocurren 2.300 muertes al año por accidentes de tránsito, es decir, fallecen 6,3 personas al día. De ellos, 300 son menores de 18 años. Eso significa que esta ley, de alguna manera, será una medida oportuna, y espero eficiente, para que ojalá las estadísticas muestren cifras menores.

Si un vehículo transita a 40 kilómetros por hora y colisiona, el niño que va en su interior sale lanzado como un proyectil y choca con el parabrisas. Es como si cayera de un cuarto piso. Así lo dicen las personas que han estudiado este importante tema.

El proyecto de ley que hoy esperamos aprobar tiene carencias, en el sentido de que no regula la obligatoriedad del uso del cinturón para el conductor del vehículo. El inciso que se pretende incorporar al artículo 75 de la ley 18.290 dice: "Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos." ¿Esta disposición es sólo para los pasajeros o también para el conductor y se aplica la regla general?

En seguida, la disposición señala: "Su uso será obligatorio para el pasajero,…" ¿Y para el conductor? ¿Será la regla general?

Éstas son preguntas que se harán para interpretar la ley.
En relación con el transporte escolar, quiero señalar que está regulado el transporte de los preescolares, pero hay un vacío legal respecto del traslado de los alumnos de enseñanza media, pues no está reglado el uso del cinturón.

Por otra parte, conversaba con la diputada Cristi que, a lo mejor, en los vehículos que prestan el servicio de transporte escolar se debería establecer el uso obligatorio de balizas, de manera que no ocurran accidentes como el de ayer, donde la causa basal, lamentablemente, fue que la conductora del transporte escolar, no respetó el disco pare, lo que es muy grave.

Ojalá, la Cámara de Diputados apure el proyecto de ley que presentó el diputado Hasbún para elevar las penas aplicables a los responsables de accidentes del tránsito, sobre todo cuando mueren escolares. Hoy se aplican los artículos 490 y 492 del Código Penal, y se consideran como cuasidelitos o delitos culposos. En verdad, muchas veces ha habido dolo eventual. Es decir, la imprudencia está considerada no sólo como una falta de cuidado, porque la persona que no respeta un disco pare, como fue el día de ayer, a veces, lo hace en forma muy consciente, crea un peligro que no permite la norma jurídica, acogiendo la teoría de la imputación objetiva en el derecho penal.

Respecto de lo señalado, pido dos cosas: En primer lugar, que el Ministerio de Transportes fiscalice oportuna y diariamente el cumplimiento de la ley, y en segundo lugar, que exista capacitación. Creo que hoy nuestra población es muy ignorante en materia de accidentabilidad y la importancia de usar el cinturón de seguridad.
He dicho.

El señor **BERTOLINO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Mario Venegas.

El señor **VENEGAS**.- Señor Presidente, por su intermedio, aprovecho de saludar al ministro y comentarle que soy miembro de la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones.

Primero, quiero destacar una situación de carácter formal. Este proyecto es una moción de distinguidos colegas que se presentó en marzo de 2005. El primer informe se discutió en esta Sala en mayo de 2007. En 2010 se hizo presente la urgencia simple y recién el primer informe del Senado fue despachado en 2011, lo que nos deja en evidencia, a mi entender, que en un tema tan sensible -más allá de la elaboración del proyecto y de sus alcances-, como es la seguridad de los ciudadanos en el transporte, hemos sido bastante displicentes y demorosos en el despacho de esta iniciativa.

Pero, vamos al tema de fondo. El proyecto original exigía cinturones de seguridad y dispositivos que limitaran la velocidad en los buses de transporte público. A ese respecto, cabe preguntarse si el furgón escolar que ayer se vio involucrado en un trágico accidente, que causó la muerte de tres niñas -me puedo imaginar el dolor de sus familias y de la comunidad educativa-, debemos considerarlo como transporte público de pasajeros, porque

claramente no es una acción privada. Más aún, la gente que maneja esos vehículos realiza un trabajo remunerado, cobra dinero por la prestación de ese servicio. Por lo tanto, hablamos de transporte público y no privado. Sería interesante ver cuáles son los alcances de esto, porque, en estricto rigor, el proyecto está referido a los buses de pasajeros. Si bien los furgones que transportan escolares no pertenecen a la categoría de buses, están ejerciendo una función -y ayer quedó demostrado-, a la cual deberíamos introducir mayores niveles de seguridad para evitar desgraciadas muertes como las ocurridas.

El proyecto también se hace cargo de un tema más general, la enorme cantidad de accidentes con resultado de muerte en las rutas. Pero, eso nos lleva a plantear un tema mucho mayor y que, por intermedio de su señoría, deseo señalar al ministro con mucho respeto.

En más de una oportunidad he planteado en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones mis dudas sobre los niveles de seguridad que tienen nuestras rutas, especialmente las concesionadas, por ejemplo, la 68, que habitualmente usamos, y la Del Sol, donde ha habido graves accidentes. ¿Qué vamos a hacer con aquellas que fueron construidas con un determinado estándar que permitía ciertos niveles de velocidad, inicialmente 100 kilómetros por hora y después 120 kilómetros por hora?. Esas rutas tienen peraltes, curvas y contracurvas que, según la información técnica, hacen que su diseño tenga problemas bastante serios A eso hay que agregar el uso de un conjunto de elementos de seguridad que no poseen los estándares internacionales. Por ejemplo, según mi modesto conocimiento, ese tipo de barreras medianeras que se colocan en las rutas, llamadas “New Jersey”, que son estructuras de plástico grandes y altas, no resisten los estándares internacionales. Un camión cargado como los que transitan en esas rutas pasa sin ningún problema por encima de ellas; incluso, he visto videos que lo demuestran. Asimismo, las barreras de metal que se instalan en esas vías tampoco resisten dichos estándares. Más aún, se hincan con un sistema técnico, la gente hace un hoyo, le pone cemento y luego entierra los metales que sostienen las barreras. En mi opinión, esa es una trampa mortal, porque deben hincarse para que puedan dar el amplio de giro que permita hacer el proceso de contención de los vehículos cuando salen. Hemos conversado sobre los problemas existentes en muchas de nuestras carreteras, los cuales están asociados a esos temas.

En ese sentido, establecer la exigencia de cinturones de seguridad en los buses de transporte público, sin duda, colabora, pero hay un conjunto de otros elementos como los señalados que explican la ocurrencia de accidentes y la tasa de mortalidad en ellos.

Por esa razón, me gustaría que abordáramos las condiciones de nuestras rutas y de los estándares de calidad de los elementos de seguridad instalados en ellas, sobre todo porque se está construyendo mucho en carreteras

concesionadas, donde a veces pareciera ser que prima el ahorro más que estar a la altura de los estándares exigidos en otras latitudes para esos fines.

En consecuencia, si bien el proyecto no aborda ni resuelve en su integralidad los problemas mencionados, sin duda es un aporte parcial, pero un aporte al fin y al cabo. De modo que deberíamos aprobarlo, considerando, además, el largo tiempo de tramitación que ha tenido, que -repito- se inició en marzo de 2005.

Por eso, anuncio mi voto favorable al proyecto e invito a que lo consideremos, porque -reitero- no resuelve todos los problemas, pero es una colaboración importante.

He dicho.

El señor **BERTOLINO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Fidel Espinoza.

El señor **ESPINOZA** (don Fidel).- Señor Presidente, en la misma línea de lo planteado por el diputado Venegas, quiero expresar al ministro, por su intermedio, que podríamos considerar el proyecto como una contribución importante a una materia tremendamente trascendental para el país y que guarda relación con la alta tasa de accidentabilidad que tenemos en Chile. Obviamente no resuelve los problemas en su generalidad. Como muy bien indicó el diputado Venegas, no es una iniciativa que haya ingresado al Congreso Nacional durante las últimas horas, a consecuencia de lo que lamentablemente ocurrió ayer, ya que ha tenido una larga tramitación de seis años. Eso demuestra una cosa preocupante del Poder Legislativo chileno, cual es que este tipo de iniciativas de ley debiesen ser mucho más ágiles. En este país deberíamos tener un sistema en el que las urgencias no se den sólo a los proyectos que tienen una alta connotación política o un beneficio para el gobierno de turno, sino que también a los que son importantes para la seguridad vial del país y para las cifras exhibidas por el diputado Letelier, de la UDI, en términos de que más de 2 mil personas mueren anualmente en accidentes de tránsito. Sin embargo, no comparto su apreciación de que la población chilena es ignorante.

A mi juicio, los chilenos están bastante informados sobre esos temas; otra cosa es la cultura del país, que muchas veces hace que algunos conductores no utilicen los mecanismos que establece la ley de Tránsito.

Sin duda, el proyecto es un aporte. Es bueno que se hayan introducido algunas modificaciones propuestas por el Senado, las cuales, en definitiva, buscan entregar a Chile una ley que haga exigible el uso de cinturones de seguridad en el transporte público de pasajeros, porque es una necesidad. Queremos que los problemas no se centren sólo en ello.

Hace algunos meses, fuimos testigos de la tragedia vivida en el país como consecuencia del accidente sufrido por un bus de la empresa Tur Bus, ocasión

en que perdieron la vida decenas de personas. En este caso, los problemas también tienen que ver con las responsabilidades de las empresas respecto de sus conductores, y la función que debe desempeñar el Ministerio de Transportes en esta materia es fundamental.

No es posible que esas empresas que se han hecho millonarias con el transporte diario de trabajadores entre las distintas ciudades, empeoren las condiciones de sus propios trabajadores en vez de mejorarlas, al utilizar mecanismos, como lo ha hecho Tur Bus, de verdaderas postas de choferes, quienes terminan conduciendo tres o cuatro máquinas distintas en el día, lo que les impide saber en qué condiciones las reciben, ya que se les entregan en las carreteras a mitad del punto de llegada. En consecuencia, esperamos respuestas efectivas de las fiscalizaciones en esas materias.

Tampoco puede seguir ocurriendo, señor ministro, por intermedio del señor Presidente, que muchas de las 2 mil personas que fallecen al año en accidentes del tránsito sean víctimas de conductores que manejaban en estado de ebriedad, a pesar de lo cual seguimos aplicando una legislación que es muy blanda.

Me gustaría que el ministro pidiese a sus asesores copia del reportaje que aparece hoy en el diario El Austral, de Osorno, donde todos los diputados hablamos de la necesidad de endurecer las penas que establece la ley del Tránsito. No obstante, un proyecto que busca caducar las licencias de conducir a los conductores ebrios que provocan la muerte de personas, ha estado dormido varios años en el Parlamento. En otros países, como en Canadá, basta con que el conductor sea sorprendido manejando en estado de ebriedad para que pierda la licencia de por vida; no es necesario que, además, mate a una persona para recibir esa pena.

Sin embargo, un conductor ebrio provocó un accidente en Puerto Octay hace un par de meses, que costó la vida a cuatro jóvenes, pero ya está libre y se le suspendió su licencia por sólo veinticuatro meses. Además, esas suspensiones de licencia generalmente terminan en nada en las comunas más pequeñas, porque basta con ser amigo de los policías de turno para seguir manejando sin ese documento.

Por lo tanto, en Chile tenemos penas blandísimas para las infracciones de la ley del Tránsito.

No digo que con leyes más duras se soluciona el problema; pero, por lo menos, generarían conciencia. En la actualidad, los conductores saben que pueden causar un accidente después de haber ingerido alcohol y que no estarán ni un solo día detenidos; a lo más, se les aplicará prisión preventiva, arresto domiciliario y una condena de 561 días, remitida, incluso a los conductores que han sido sorprendidos manejando en estado de ebriedad en

otras ocasiones.

Señor ministro, por intermedio del señor Presidente, ojalá usted encabece un proceso que exija a la justicia aplicar penas más severas.

También se ha planteado por años en el Parlamento el tema de las famosas licencias de conducir por puntaje, que no solucionan el problema, como lo hemos dicho en todos los tonos, pero que también son una contribución para disminuir el problema de los accidentes, como ha ocurrido en los países en que se quita las licencias a los conductores por la pérdida de puntos debido a infracciones.

Señor ministro, por intermedio del señor Presidente, ésta es una tarea de todos. No es necesario que tengamos que legislar y aplicar medidas más duras, por ejemplo, para los conductores que, en estado de ebriedad, matan al hijo de alguien importante. No queremos llegar a eso. Todos los fines de semanas, sobre todo los fines de semana largos, se produce este tipo de accidentes, lo que es lamentable, porque provocan mucho dolor. Y cuando no hay una condena ejemplificadora, se produce un segundo dolor a la familia que perdió a alguno de sus seres queridos, cual es sentir que existe impunidad para esos hechos.

Por lo tanto, desde ese punto de vista, considero que el proyecto es una contribución, pero una más dentro de muchas otras que deben generarse desde el punto de vista legislativo.

Hago un llamado a la Comisión de Transportes, en particular a su Presidente, quien hoy asume ese desafío para este nuevo período, para este nuevo año de trabajo legislativo. Dejemos a un lado los temas que han inundado la agenda de Transportes en los últimos dos años, que son los relacionados con el Transantiago, para sacar adelante iniciativas de este tipo para el país. También saquemos del congelador muchos otros proyectos que están estancados, a pesar de estar firmados por parlamentarios de todas las bancadas, y que buscan establecer sanciones más drásticas a los infractores de la ley del Tránsito, que entregarán mayor tranquilidad a la familia chilena y a la sociedad en su conjunto, en relación con las tragedias que se producen todos los fines de semana en el país.

Chile se merece esa legislación, como también la contenida en proyectos como el que hoy vamos a votar, el cual exige el uso de cinturones de seguridad en el transporte público de pasajeros interurbano.
He dicho.

El señor **BERTOLINO** (Vicepresidente).- Informo a la Sala que quedan veinte minutos para el término del Orden del Día y que restan nueve diputados inscritos. En consecuencia, si cada uno se ajusta al tiempo, se podría votar

hoy; de lo contrario, quedaría pendiente su votación.

Tiene la palabra el diputado señor Leopoldo Pérez.

El señor **PÉREZ** (don Leopoldo).- Señor Presidente, después de haber escuchado a todos los diputados y diputadas que me antecedieron en el uso de la palabra, me queda claro que nadie está en desacuerdo en mejorar las medidas de seguridad en el transporte público, sea interurbano o urbano. El punto central que quiero plantear, señor ministro, por intermedio del señor Presidente, es que estamos legislando sobre los efectos que tienen los accidentes de tránsito que hemos conocido últimamente. Pero me gustaría detenerme en el tema de las causas.

Más allá del conjunto de leyes que despachemos en el Congreso Nacional y de todas las que están vigentes, no hemos sabido atacar la causa, la que, a mi juicio, radica en que nuestro sistema de otorgamiento de licencias de conducir, tanto profesionales como no profesionales, o clase B, como se conocen comúnmente, tiene serias falencias. En mi opinión, el 50 por ciento de los problemas de seguridad del tránsito de nuestro país, dada la gran cantidad de vehículos motorizados, los sistemas de transportes más modernos, las carreteras, las velocidades que se ha ido aumentando, corresponde a que nuestro sistema de otorgamiento de licencias, de lo que muchas veces se culpa injustamente a los municipios, es anacrónico y no guarda relación alguna con los tiempos modernos ni con el objetivo final que persigue al entregar la responsabilidad a una persona de conducir vehículos que transportan pasajeros, ya sean públicos o privados.

Como manifestaron algunos diputados y diputadas, otro tema fundamental es la información. No basta con que se publiquen leyes en el Diario Oficial, cuyos ejemplares permanecen en los anaqueles o en las librerías de algunas autoridades o de quienes les interesa el tema, sino que debemos realizar campañas de difusión a través de la prensa, con el objeto de que, de una vez por todas, tomemos conciencia como sociedad de los riesgos que involucra el transporte en vehículos motorizados de cualquier naturaleza.

Tal como dijo el diputado que me antecedió en el uso de la palabra, y como miembro de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, debemos dar prioridad a los proyectos que atacan la causa y no sólo lamentar los efectos de los problemas en la ley del Tránsito, uno de ellos -repito- el sistema de otorgamiento de licencias, que es anacrónico, por lo que no resiste seguir aplicándose.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Saffirio.

DISCUSIÓN SALA

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, cuando se comienza a hablar de transporte público, aflora una cantidad interminable de temas que son parte de la preocupación, de la cotidianidad y de la experiencia personal que cada uno tiene cuando observa la forma cómo se ejecuta ese servicio y las implicancias que a veces tiene su mal funcionamiento para la vida de las personas.

Sin embargo, no deseo generar expectativas más allá de lo razonable con mi planteamiento, ya que dice relación con un proyecto que es absolutamente específico y que aborda un tema muy puntual, que tiene que ver con el uso del cinturón de seguridad en el transporte público interurbano de pasajeros que se realiza mediante buses. No es más que eso.

Después de dejar acotada la discusión, quiero hacer referencia al punto 5 de los considerando del proyecto, que me permito citar: "Del mismo modo, en un accidente de tránsito cualquiera, resulta determinante la circunstancia de que el conductor o los pasajeros hayan utilizado el cinturón de seguridad. Ahí se juega la posibilidad de salvar una vida o de evitar lesiones en las personas. En consecuencia, no hay razones para no promover el uso de dicho instrumento de seguridad, ni menos aún, para hacer obligatorio el uso de cinturones de seguridad en vehículos particulares y no hacerlo en vehículos de transporte de pasajeros…"

El proyecto tiene por objeto salvaguardar la vida de los pasajeros. De éste se infiere el argumento de que sólo se puede hacer exigible respecto de aquellos vehículos cuyo año de fabricación sea posterior a 2008. Esa explicación o restricción tiene que ver con la salvaguardia de los intereses económicos de los propietarios del transporte de buses interurbanos y no con la salvaguardia de la vida, salud e integridad física de los pasajeros. La razón que se da para excluir a los vehículos anteriores a 2008 son absolutamente irreales y ficticias. Hoy, perfectamente -en eso concuerdo absolutamente con el diputado René Manuel García, pero no dejo de preocuparme por ello- se puede cambiar el equipamiento completo que permita dar seguridad a la totalidad de los usuarios de este servicio. Aquí, cuando se restringe la medida a vehículos fabricados con posterioridad a 2008 no se hace más que proteger los intereses económicos del transportista y no la vida del usuario.

Otro punto tiene que ver con la definición de la precisión con que se hace efectiva la responsabilidad de quienes no cumplen con la norma. Imagino -es sólo una caricatura- a un chofer de la locomoción interurbana rural en mi región tratando de bajar a un usuario del transporte porque no usa el cinturón de seguridad. Le puedo asegurar que la trifulca que se va a producir en el bus va a ser lejos mucho más riesgosa que el no uso del cinturón de seguridad. De tal manera, parece absolutamente irracional que no esté claramente establecido en la ley la naturaleza y la responsabilidad tanto del pasajero como del conductor.

DISCUSIÓN SALA

Para concluir, dejo claramente establecido que, aún votando favorablemente el proyecto, éste no incluye el transporte escolar. Su no inclusión no sólo tiene que ver con el perjuicio eventual que se puede causar a los pasajeros, que son menores, cuando no cuentan con este dispositivo, sino que tiene que ver con la excesiva cantidad de usuarios del transporte escolar en un mismo vehículo. Entonces, el no uso del cinturón de seguridad en el caso del transporte escolar -hemos visto como el señor ministro ha estado regularmente, durante nuestras intervenciones, asintiendo respecto del tema, con lo cual esperamos contar con su apoyo para un proyecto de esa naturaleza-, lleva a que se sobrecarguen esos vehículos, con lo cual las condiciones de seguridad son infinitamente inferiores.

Votaré favorablemente el proyecto con esas reflexiones y esperando que el señor ministro nos apoye en las gestiones futuras para generar un espacio para un proyecto de ley que establezca un conjunto de normas que resguarden la seguridad del transporte público en general y no sólo esta norma en particular.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor **ERRÁZURIZ** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer el apoyo mayoritario en relación a este proyecto específico.

Quiero referirme a dos puntos de interés de la Cámara. El primero es que la misma ley estableció normas respecto de los vehículos de transporte escolar fabricados a partir de 2007 y que, efectivamente, tuvieron prioridad los vehículos escolares por encima de los buses interurbanos. En ese sentido, quiero dar tranquilidad de que eso está avanzando, pues tenemos desafíos adicionales por el alto porcentaje de furgones anteriores a 2007. Básicamente, la explicación técnica de por qué se fijó ese año tiene que ver con lo mismo que se mencionaba en este caso. Si hoy se instalaran cinturones de seguridad a furgones anteriores a 2007, el riesgo aumenta y no disminuye porque los asientos no están preparados para soportar el esfuerzo que requiere el cinturón de seguridad.

Hemos revitalizado la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset). A partir de este año se vuelve a reunir el consejo de ministros que dirige la Conaset, que preside el ministro de Transportes y Telecomunicaciones por primera vez desde 2006. La intención es ir directamente a incrementar la seguridad del tránsito, ver todas las acciones que puedan desarrollarse de modo de asegurar un mayor control de seguridad. En ese sentido, de todo lo que se ha conversado aquí he tomado nota y queda pendiente de incorporar

para avanzar a paso acelerado y aprovechar la organización para lograr los desafíos. El viernes se reúne la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, en un proceso que hemos venido organizando durante este año, para darle una nueva vitalidad y relevancia. Queremos dar tranquilidad de que el tema de seguridad de tránsito efectivamente está con relevancia en la agenda personal.

Además, los invito a que hagan llegar las iniciativas, a fin de que la Conaset las evalúe y considere cada una en su mérito.

Como se ha dicho aquí, uno de los temas más importantes tiene que ver con capacitación, información, licencia por puntos, mecanismos de entrega de licencias adecuados y el hecho de que se cumplan las exigencias de las multas, de manera de asegurarnos que las penalidades definidas sean las que realmente afecten a las personas que infrinjan la normativa.

En ese sentido -repito- la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito se reactiva con nueva fuerza, con un equipo nuevo y con gente muy consciente de la relevancia que estos temas tienen en la vida de los chilenos.
Muchas gracias.
He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Alejandro García-Huidobro.

El señor **GARCÍA-HUIDOBRO**.- Señor Presidente, como bien lo planteó el diputado Venegas, integrante de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, es un proyecto que presentamos junto al actual senador Uriarte, el ex diputado Forni, los diputados Burgos y Hernández y el ex diputado y actual subsecretario, Rodrigo Álvarez. Comenzó su tramitación en 2005. Por lo tanto, no es un proyecto que responda a los accidentes ocurridos en los últimos meses. La iniciativa, nace de una necesidad que el país reclama y que tienen los vehículos particulares y taxis colectivos, independiente de su año de fabricación: me refiero a la obligación de contar con cinturón de seguridad. Es necesario confeccionar un informe más exhaustivo de nuestra organización de seguridad en el tránsito, con el fin de que se evalúe qué vehículos anteriores a 2008 ó 2012, en la actualidad, respecto del transporte privado, no le son exigibles esas condiciones.

Quiero hacer un llamado -ojalá lo haga usted también, señor ministro- a las empresas de transporte público, independiente de las obligaciones de 2008, o en el caso del transporte privado interurbano, de 2012 o posterior, para que en forma voluntaria se incorporen a esta normativa frente a un llamado del Gobierno, pues, como se sabe, ésta no se aplicaría a los vehículos que se venden hoy, precisión incorporada por el Senado, no por la Cámara de Diputados. Si de algo debemos preocuparnos es justamente de la seguridad en nuestro transporte público y, en general, de la vida de las personas.

Sólo quiero pedirle al señor ministro que analice todas las mociones parlamentarias que se han presentado en los últimos años para ponerles la urgencia necesaria y hacer el trabajo que se requiere a fin de que podamos colaborar en la seguridad de todo nuestro transporte, ya sea público o privado.

En eso, valoro el hecho de que hoy se esté tramitando este proyecto. Y ojalá que hoy mismo lo podamos despachar para que sea ley de la República en los próximos días.
He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Fernando Meza.

El señor **MEZA**.- Señor Presidente, este proyecto de ley pretende exigir cinturones de seguridad en los buses de transporte público. Está demostrado que los cinturones de seguridad disminuyen extraordinariamente las posibilidades de lesiones graves y la muerte de pasajeros en un accidente de tránsito.

Sin embargo, tenemos algunas observaciones con relación a esta iniciativa.
¿Por qué dispone que la exigencia del uso del cinturón de seguridad será para todos los buses de la locomoción colectiva pública fabricados a partir del 2008 en adelante? Entendemos, pese a la explicación que nos acaba de dar el ministro, que es precisamente la falta de seguridad en el anclaje de los cinturones de, valga la redundancia, seguridad en los buses fabricados antes de 2008, lo que hace estimar la obligatoriedad de su uso en los buses fabricados con posterioridad a ese año.

Lo más importante es la vida humana. Y si entendemos que el cinturón de seguridad protegerla, entonces, no debemos permitir que circulen buses que no se hallan en condiciones de contar con dicho elemento de seguridad porque, según el ministro, "los asientos no resisten el anclaje del cinturón".

Ésa no nos parece una explicación lógica cuando estamos hablando del costo tremendo que tiene una vida humana, que es incalculable: vale más que todo el oro del mundo. Instalar cinturones de seguridad que sean realmente útiles para proteger la vida es una cuestión que se maneja en pesos, en dinero, y, en consecuencia, su exigencia debiera hacerse más allá de 2008, o, simplemente, no debería permitirse circular a los buses que no cuentan con ese elemento.

La vida no tiene edad para ser protegida. Y establecer que a los privados sólo se les va a exigir el cinturón de seguridad a partir de 2012 también nos parece a los radicales un poco incongruente, porque -reitero- la vida no tiene edad.
Y en cuanto a transporte, aquí tampoco la vida se divide en pública o

privada: la vida es vida solamente.

Así, nos gustaría mucho que este proyecto de ley busque la protección de la vida humana sin separarla por años de fabricación de los buses ni si éstos son públicos o privados. Como he dicho, la vida es vida simplemente. Y debemos entregar la educación correspondiente, elaborar el reglamento adecuado para que accidentes de esta naturaleza no vuelvan a suceder.

Por último, señor Presidente, presentamos un proyecto de ley -espero que el señor ministro tome nota de él y nos ayude a que rápidamente se discuta acá- sobre la práctica de exámenes físicos y psicológicos a todos los choferes de la locomoción colectiva pública o privada, pero más completos que los que se realizan actualmente. Porque, ¿cuántos accidentes de tránsito, señor ministro, por su intermedio, señor Presidente, no encuentran explicación? Tenemos la tragedia ocurrida en la Autopista del Sol. Todavía no sabemos qué sucedió allí.

Los médicos entendemos que muchas veces la falla es humana, y tiene que ver con la falta de precaución a la hora de entregar las licencias de conducir. Es necesario practicar exámenes de glicemia para analizar los niveles de azúcar en la sangre de quienes conducen la vida de las personas, así como electrocardiogramas para saber en qué condición se encuentra el corazón y el sistema cardiovascular de esas personas. Es decir, es imperioso efectuar un examen físico y psicológico para ver a quién le entregamos la responsabilidad de nuestra vida cuando nos subimos a un bus de la locomoción colectiva o privada.

Los pilotos de avión deben practicarse esos exámenes cada tres meses, y me parece muy bien que lo hagan. Pero nosotros entregamos los buses para que los conduzcan personas respecto de las cuales no estamos seguros de si se hallan o no en condiciones físicas y mentales para hacerlo.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Accorsi.

El señor **ACCORSI**.- Señor Presidente, sólo quiero señalar que en conjunto con otros diputados presentamos un proyecto de ley, a raíz de la tragedia ocurrida en el norte, ocasión en que fallecieron alumnas del Colegio Cumbres. También existe otra iniciativa de ley que contiene las mismas indicaciones. Hago ver la lentitud en la tramitación de estas materias.

En otras partes del mundo estos asuntos no son objeto de leyes, sino de decretos emanados de los ministerios respectivos. Son normas que van impulsándose a medida que avanza el uso de la tecnología. Así, creo que también debiera haber un sistema, a través de los propios ministerios, mediante el cual fuéramos poniéndonos al día en estos asuntos.

Por último, señalo que estamos disponibles para legislar sobre la protección

de la vida humana.
He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Recabo el asentimiento de la Sala para insertar en el boletín de Sesiones los discursos de la diputada señora María Angélica Cristi y de los diputados señores Sandoval, Chahín, Tuma, De Urresti y Hugo Gutiérrez.
¿Habría acuerdo?

Acordado.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre las modificaciones introducidas por el Senado en los siguientes términos:

El señor **MELERO** (Presidente).- En votación las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley, iniciado en moción, con urgencia calificada de "simple", que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 112 votos; por la negativa, 1 voto. No hubo abstenciones.

El señor MELERO (Presidente).- Aprobadas las modificaciones.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:
Accorsi Opazo Enrique; Aguiló Melo Sergio; Alinco Bustos René; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Auth Stewart Pepe; Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Burgos Varela Jorge; Calderón Bassi Giovanni; Campos Jara Cristián; Cardemil Herrera Alberto; Carmona Soto Lautaro; Castro González Juan Luis; Ceroni Fuentes Guillermo; Cornejo González Aldo; Cristi Marfil María Angélica; Chahín Valenzuela Fuad; De Urresti Longton Alfonso; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Espinoza Sandoval Fidel; Estay Peñaloza Enrique; Farías Ponce Ramón; García García René Manuel; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Lavín Cristina; Godoy Ibáñez Joaquín; Goic Boroevic Carolina; Gutiérrez Pino Romilio; Hales Dib Patricio; Harboe Bascuñán Felipe; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Hoffmann Opazo María José; Isasi Barbieri Marta; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Latorre Carmona Juan

Carlos; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Lobos Krause Juan; Lorenzini Basso Pablo; Macaya Danús Javier; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Martínez Labbé Rosauro; Meza Moncada Fernando; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Morales Muñoz Celso; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Arriagada José; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rincón González Ricardo; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rojas Molina Manuel; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Schilling Rodríguez Marcelo; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Teillier Del Valle Guillermo; Torres Jeldes Víctor; Tuma Zedan Joaquín; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Letelier Aguilar Cristian; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Vargas Pizarro Orlando; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Vilches Guzmán Carlos; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

-*Votó por la negativa el diputado señor* Gutiérrez Gálvez Hugo.

3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio aprobación de modificaciones. Fecha 22 de marzo, 2011. Cuenta en Sesión 05. Legislatura 359. Senado.

A S. E. EL
PRESIDENTE
DEL
H. SENADO

Oficio Nº 9381

VALPARAÍSO, 22 de marzo de 2011

La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha tenido a bien prestar su aprobación a las enmiendas propuestas por ese H. Senado al proyecto que modifica la ley N° 18.290, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público. Boletín Nº 3800-15.

Lo que tengo a honra decir a V.E., en respuesta a vuestro oficio N° 295/SEC/11, de 15 de marzo de 2011.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.

PATRICIO MELERO ABAROA
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General (S) de la Cámara de Diputados

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

4. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

4.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.

Oficio de ley a S.E. El Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 22 de marzo, 2011.

Oficio Nº 9380

A S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

VALPARAÍSO, 22 de marzo de 2011

Tengo a honra comunicar a V.E. que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley –iniciado en moción de los Diputados Jorge Burgos Varela, Alejandro García-Huidobro Sanfuentes, Javier Hernández Hernández y de los ex Diputados Gonzalo Uriarte Herrera, Rodrigo Alvarez Zenteno y Marcelo Forni Lobos- que modifica la ley N° 18.290, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público. Boletín Nº 3800-15.

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en el siguiente sentido:

a) Incorpóranse, en el artículo 75, los siguientes incisos finales:

"Las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior regirán para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.

Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros dichas exigencias serán aplicables

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.".

b) Modifícase el artículo 200 en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el número 40, la coma (,) y la conjunción "y" que le sigue, por un punto y coma (;).

ii) Intercálase el siguiente número 41, nuevo, pasando el actual a ser número 42:

"41.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75, y".".

Dios guarde a V.E.

PATRICIO MELERO ABAROA
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General (S) de la Cámara de Diputados

LEY

5. Publicación de ley en Diario Oficial

5.1. Ley N° 20.508

```
Tipo Norma                : Ley 20508
Fecha Publicación         : 18-04-2011
Fecha Promulgación        : 06-04-2011
Organismo                 : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
                            TELECOMUNICACIONES;
                            SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
Título                    : CON LA FINALIDAD DE EXIGIR
                            CINTURONES DE SEGURIDAD Y
                            ARTEFACTOS TÉCNICOS LIMITADORES DE
                            VELOCIDAD EN LOS BUSES
                            DE TRANSPORTE PÚBLICO
Tipo Versión              : Única     De : 18-04-2011
URL                       :
http://www.leychile.cl/N?i=1024619&f=2011-04-18&p=
```

LEY Núm. 20.508

CON LA FINALIDAD DE EXIGIR CINTURONES DE SEGURIDAD Y ARTEFACTOS TÉCNICOS LIMITADORES DE VELOCIDAD EN LOS BUSES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley, iniciado en moción de los Diputados Jorge Burgos Varela, Alejandro García-Huidobro Sanfuentes, Javier Hernández Hernández y de los ex Diputados Gonzalo Uriarte Herrera, Rodrigo Álvarez Zenteno y Marcelo Forni Lobos

Proyecto de Ley:

"Artículo único.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en el siguiente sentido:

a) Incorpóranse, en el artículo 75, los siguientes incisos finales:

LEY

"Las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior regirán para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.

Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.".

b) Modifícase el artículo 200 en los siguientes términos:

i) Reemplázase, en el número 40, la coma (,) y la conjunción "y" que le sigue, por un punto y coma (;).

ii) Intercálase el siguiente número 41, nuevo, pasando el actual a ser número 42:

"41.- Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75, y".".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 6 de abril de 2011.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Felipe Bulnes Serrano, Ministro de Justicia.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Saluda a usted, Alejandra Domínguez Effa, Subsecretaria de Transportes (S).