INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el artículo 12 de la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la licencia profesional.

BOLETÍN N° 10.800-15

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción del Honorable Senador señor Juan Pablo Letelier.

- - - - - - - - -

Hacemos presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular a la vez esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto de artículo único y, acordó, unánimemente, proponer al Excelentísimo señor Presidente que en la Sala sea considerado del mismo modo.

- - - - - - - - -

Durante el análisis de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia; del Asesor Legislativo de la Ministra, señor Fernando Abarca y de la Periodista de la Ministra, señora María Isabel Chandía.

Además asistieron los Asesores del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Girardi, señora Victoria Fullerton; del Honorable Senador señor Matta, señor Hugo Ilabaca; del Honorable Senador señor Ossandón,

señora Israela Rosenblum y señor José Huerta; del Instituto Igualdad, señor Rodrigo Márquez y de la Segpres, señor Daniel Portilla.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Incentivar a los conductores y permitirles acceder a mejores opciones de empleo en el rubro del transporte público, ampliando la capacidad máxima de asientos de 17 a 32 (excluido el conductor) de un vehículo público o privado de transporte de personas, respecto del cual se pueda válidamente conducir con licencia profesional A-2, siempre y cuando el conductor haya estado en posesión de esta licencia por a lo menos dos años, y que el largo del vehículo no exceda los 9 metros. De ese modo, se extiende el ámbito de cobertura de la referida licencia.

ANTECEDENTES

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

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

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

Artículo 12.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

El Honorable Senador señor Letelier, en su calidad de autor de la Moción en examen, expresa que actualmente en nuestro país existe una alta demanda de conductores profesionales, en particular, respecto del transporte público de pasajeros. Lo anterior, agrega, debido a múltiples factores, entre ellos, la creciente demanda por parte del rubro de la minería y el transporte de carga de los conductores profesionales, lo cual trae aparejado un sinfín de consecuencias que finalmente afectan la movilidad y desarrollo de la vida cotidiana de todos los ciudadanos.

En tal sentido, destaca que el Gobierno, en virtud de dicha demanda, ha reaccionado mediante el otorgamiento de becas para capacitación en escuelas de conducción a los interesados en convertirse en conductores profesionales, pero focalizados en la licencia de clase A-3.

Sin embargo, explica, es necesario aunar los esfuerzos y reforzarlos con medidas que permitan contar con un mayor número de profesionales dispuestos a desarrollar esta actividad.

Asimismo, resalta que representantes del transporte interurbano de la VI Región han propuesto como necesario adoptar algunas medidas al respecto, siendo una de ellas la ampliación del ámbito de cobertura de la licencia profesional clase A-2.

En efecto, expresa que la Ley de Tránsito, en su artículo 12, al definir la licencia de clase A-2, dispone que esta última habilita a "conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor".

De ese modo, y como una forma de incentivar a los conductores y permitirles acceder a mejores opciones de empleo en el rubro del transporte público, se propone ampliar la capacidad máxima de asientos, de 17 a 32 (excluido el conductor), de un vehículo público o privado de transporte de personas, respecto del cual se pueda válidamente conducir con licencia profesional A-2, extendiendo de ese modo el ámbito de cobertura de esta última.

III. OTROS ANTECEDENTES

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

Legislación comparada: Número de pasajeros del vehículo conducido con licencia profesional

Se describe la regulación comparada sobre el número de pasajeros que debe tener el vehículo conducido al amparo de una licencia de conducir profesional.

En Chile, quienes poseen una licencia de conducir profesional (Clase A2) pueden manejar vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor.

En Argentina, la licencia clase D, tiene dos subclases. Una de ellas permite conducir vehículos del servicio de transporte

de pasajeros de hasta 8 plazas, la otra, vehículos del servicio de transporte de más de 8 plazas.

En la Unión Europea y en España, existen dos clases de licencia de conducir. La B que corresponde a “automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho”. Otra clase es la D, que está destinada a la conducción de vehículos de transporte de personas con más de ocho asientos, sin contar el del conductor. Una subcategoría de esta última es la D1, destinada a los vehículos de transporte de personas en los que el número de asientos, sin contar el del conductor, sea superior a ocho y no exceda de dieciséis.

Las leyes federales de los Estados Unidos de América, establecen que la licencia comercial permite conducir, entre otros, vehículos de clase comercial, es decir, aquel que se encuentra diseñado para transportar a lo menos 16 pasajeros incluyendo al conductor y tiene un peso bruto de a lo menos 26.001 libras o bien uno menor, de acuerdo a la Secretaria de Transporte, pero de no menos de 10.001 libras.

Introducción

Se describe la regulación comparada sobre el número de pasajeros que debe tener el vehículo conducido al amparo de una licencia de conducir profesional.

Se han seleccionado tres países, los que dan cuenta de la legislación argentina, española, de la Unión Europea y de los Estados Unidos de América.

I. Régimen vigente y Proyecto de Ley

La actual disposición de la Ley del Tránsito[1] señala que la licencia Clase A-2 permite conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor.

Por su parte, el Proyecto de ley del Boletín N° 10.800-15, señala la necesidad de adoptar algunas medidas tendientes a extender el ámbito de cobertura de la licencia profesional clase A-2. Por ello, propone aumentar el rango de 10 a 17 el número de asientos del vehículo público o privado de transporte de personas, a 10 y 32 respectivamente, excluido siempre el conductor.

[1] Contenida en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2009 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

II. Argentina

De acuerdo al artículo 20 de la Ley Nacional de Tránsito de Argentina, los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E tendrán el carácter de conductores profesionales.

En particular, el artículo 16 de la Ley Nacional establece las clases de Licencias para conducir automotores. Una de ellas es la clase D, la que permite conducir vehículos destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso.

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Tránsito, (Decreto 779/1995), dispone en su artículo 16 que las licencias de las subclases D.1. y D.2. (ambas de la clase D) son para conducir vehículos: i) del servicio de transporte de pasajeros de hasta 8 plazas y además los comprendidos en la clase B.1; ii) del servicio de transporte de más de 8 pasajeros y los de las clases B, C y D, respectivamente.

III. Unión Europea y España

De acuerdo a la Directiva 91/349 CEE (artículo 3), en los países de la Unión Europea debe existir un permiso de conducción que autorice para conducir los vehículos de diferentes categorías.

Una de dichas categorías es la B que corresponde a “automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho”. Otra categoría es la D, que está destinada a la conducción de vehículos de transporte de personas con más de ocho asientos, sin contar el del conductor. Una subcategoría de ésta última es la D1, destinada a los vehículos de transporte de personas en los que el número de asientos, sin contar el del conductor, sea superior a ocho y no exceda de dieciséis.

En coherencia con la Directiva de la Unión Europea, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial de España[2], en su Anexo I, dispone que se entiende por:

Conductor profesional. Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella

[2] Contenida en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Por su parte, complementariamente, el Real Decreto 818/2009 sobre el Reglamento General de Conductores, dispone las diferentes categorías de las licencias de los conductores profesionales. Así, el permiso de conducción de la clase B autoriza para conducir los vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos (kg) y que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor.

Por su parte, la clase C1 autoriza para conducir automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor, y cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase los 7.500 kg.

Luego, el permiso de conducción de la clase D autoriza para conducir automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor y la subclase D1 permite conducir automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de ocho metros y cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg.

IV. Estados Unidos de América

De acuerdo al 49 *US Code* (Código de recopilación de leyes) sobre transporte, sección 31301, la licencia de conducir comercial es aquella otorgada por un Estado a un individuo autorizándolo a operar vehículos de clase comercial.

Luego, en la misma sección, se precisa que vehículo de clase comercial es aquel usado comercialmente para el transporte de pasajeros, que se encuentra diseñado para transportar a lo menos 16 pasajeros incluyendo al conductor y tiene un peso bruto de a lo menos 26.001 libras[3], o bien un peso menor autorizado por la Secretaria de Transporte, pero que no puede ser de menos de 10.001 libras.

Reglamentariamente, la sección 31301 del *Code of Federal Regulation* (CFR 49 sobre transporte), sección 383.5 establece que entre los vehículos de clase comercial, se incluyen aquellos que están diseñados para transportar 16 o más pasajeros, incluyendo al conductor.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

[3] Una libra de peso equivale a 0,453 kilos.

La Moción en estudio está estructurada sobre la base de un artículo único, que propone modificar el artículo 12 de la Ley de Tránsito en los siguientes términos:

- Se pretende sustituir en el acápite “Clase A LICENCIA PROFESIONAL, en la definición de “Clase A-2”, el guarismo “diecisiete” por treinta y dos”, a fin de que con la referida licencia se pueda válidamente conducir vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con una capacidad hasta de treinta y dos personas.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

En discusión el proyecto de ley en referencia, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, en su calidad de autor del mismo, señaló que la iniciativa aborda un interés colectivo y económico del sector de transportes.

El Honorable Senador señor Ossandón, señaló que si bien comparte la idea recogida por la Moción, así como también el criterio de ampliación de la capacidad de pasajeros de un vehículo que se permita válidamente conducir con la licencia clase A-2, entiende que es necesario incorporar como parámetro, además, el largo del transporte. En efecto, señaló que en este ámbito el largo del bus que se trate es equivalente a las toneladas de peso y carga de los camiones, por lo que sugirió contemplar tal criterio.

El Honorable Senador señor García Huidobro, expresó que la iniciativa en examen responde a una necesidad de contar con un mayor número de conductores que cuenten con las cualificaciones profesionales respectivas.

En seguida, consultó si los buses tipo “pullman”, de transporte interurbano, quedarían comprendidos dentro de la medida propuesta por el proyecto de ley en referencia.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó que dicho tipo de buses no se contempla en la presente iniciativa, en tanto presentar una capacidad máxima de cuarenta y cuatro asientos y exceder los doce metros de largo.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, por su parte, respaldó al proyecto de ley en estudio, afirmando que el mismo permitiría que el transporte público contase con más personas preparadas para asumir responsabilidades de conducción, con las cualificaciones profesionales

respectivas.

De ese modo, agregó, la iniciativa promueve el trabajo en el sector y cubre una necesidad de mayor número de conductores profesionales en este ámbito.

Sin perjuicio de lo anterior, subrayó que la propuesta de la Secretaría de Estado que encabeza es de gradualidad, en los términos que posteriormente se detallarán. No obstante ello, comenzó primeramente analizando la situación actual respecto del punto en debate.

De esa forma, explicó que la regulación vigente establece que la primera licencia profesional es, precisamente, la clase A-2, la que habilita a su titular a conducir, válida e indistintamente, taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas **con capacidad de diez a diecisiete asientos**, excluido el conductor.

En esa línea, indicó que la mencionada licencia está pensada para la conducción de hasta un minibús, en atención a la capacidad máxima de asientos que contempla.

Posteriormente, señaló que para obtener dicha licencia, además de reunir los requisitos generales para obtener cualquier tipo de licencia, deben cumplirse las siguientes exigencias adicionales:

a) Tener mínimo 20 años;

b) Acreditar tener previamente licencia clase B por 2 años;

c) Aprobar cursos teóricos y prácticos;

Por consiguiente, explicó que, a diferencia de las exigencias establecidas para obtener la licencia clase A-3, en el caso de la licencia clase A-2 no se requiere haber estado en posesión de una licencia profesional previamente, **sino solo haber estado en posesión de una licencia clase B por 2 años.**

En seguida, manifestó que la idea contenida en el proyecto de ley en estudio propone aumentar, de 17 a 32, la capacidad máxima de pasajeros de un vehículo que la licencia clase A-2 habilita a conducir válidamente.

Posteriormente, indicó que, sin perjuicio del límite de 32 asientos antes referido, el Ejecutivo estima razonable, de igual modo, fijar dicho tope en 29 asientos, en tanto el tipo de vehículos al que se

apuntaría con tal incremento serían los taxibuses, los cuales, de los 71 modelos homologados en nuestro país, 51 de ellos poseen 29 asientos máximos. Sin perjuicio de lo anterior, expresó que a partir de una consulta efectuada al Centro de Control Vehicular del Ministerio que encabeza, se advirtió que a ciertos taxibuses se le agrega una corrida adicional de asientos alcanzando aquellos, en tales casos, la cifra de 32 asientos.

A su vez, concordó con la incorporación del criterio de longitud, antes expresado, estimando que sería razonable agregar tal parámetro en el presente proyecto, a fin de especificar de buen modo qué tipo de vehículos quedarían comprendidos por la modificación en examen.

Por último, y a partir de las observaciones antes efectuadas, realizó la siguiente propuesta de redacción:

"Clase A-2: Para conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor, **o de hasta treinta y dos asientos, cuando se haya estado en posesión de esta licencia por a lo menos dos años, y siempre que el largo del vehículo no exceda los 9 metros**.".

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó que en la presente discusión se deben sopesar y evaluar dos bienes, a saber, la seguridad de los pasajeros y las condiciones, capacidades y aptitudes de los conductores. Lo anterior, añadió, examinado a la luz de la generación de mayores fuentes de trabajo en el sector de transportes.

Por otra parte, expresó que con la iniciativa en examen se está reemplazando el curso exigido, actualmente, para la conducción de vehículos de más de 17 asientos, el cual constituye una barrera de entrada al mercado laboral en este ámbito, precisamente por su valor.

Finalmente, consultó al Ejecutivo la postura de los gremios sobre el particular.

El Honorable Senador señor Ossandón, expresó que las licencias exigidas para los taxis colectivos son, precisamente, las clase A-2, por lo que un número considerable de personas ya cuentan con aquélla en la actualidad, siendo la presente medida beneficiosa para ampliar las opciones laborales de los conductores del sector.

Posteriormente, refiriéndose a la propuesta del Ejecutivo, señaló que, en su opinión, se debiese rebajar a un año la

exigencia de contar con licencia clase A-2 para poder conducir válidamente vehículos con 32 asientos. Lo anterior, añadió, en tanto los dos años de licencia clase B exigidos como prerrequisito para optar a la clase A-2, sumados al año requerido para conducir lícitamente los referidos vehículos, son suficientes para que el conductor pueda manejar adecuadamente a estos últimos.

En seguida, manifestó que, fundamentalmente, el tipo de vehículo que quedaría comprendido por la modificación en examen serían las coloquialmente denominadas como “liebres”, las que, en términos de conducción, no distan mucho de las características de un automóvil.

A su vez, consideró que no debiesen contemplarse dentro de la propuesta a los buses tipo “pullman”, en tanto ser ellos de una longitud de 12 metros o superior y presentar, además, otras condiciones.

Por último, sugirió examinar si, efectivamente, todos los taxibuses presentan una longitud máxima de 9 metros, a fin de evitar que, por unos centímetros más, queden excluidos de la presente medida.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, respondiendo, en primer lugar, la pregunta formulada por el Honorable Senador señor Letelier, señaló que, precisamente, fueron los gremios quienes plantearon la necesidad de aumentar la capacidad de asientos de los vehículos que se puedan conducir válidamente con la licencia clase A-2, existiendo acuerdo de ellos respecto del plazo de gradualidad de dos años, antes expresado. Lo anterior, resaltó, en tanto la gran mayoría de los trabajadores del sector cuenta con dicha experiencia de tiempo.

Posteriormente, respecto de la inquietud efectuada por el Honorable Senador señor Ossandón, señaló que el punto fue abordado con ocasión de la revisión efectuada sobre el particular con Redbus, concesionario el cual opera con taxibuses de una longitud máxima de 9 metros.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, a su turno, por otra parte, y aclarando que no es una propuesta para abordar en la presente iniciativa, consultó si sería razonable el disponer que luego de dos o tres años con licencia clase A-2, el titular pueda optar a la licencia clase A-3.

El Honorable Senador señor Ossandón, afirmó que, en su opinión, la propuesta antes efectuada debiese ser debatida en el marco del proyecto de ley en estudio, excluyendo sólo a los buses

interurbanos, los cuales presentan condiciones distintas a los taxibuses, por lo que requieren de mayor cualificación al momento de optar a su conducción.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, siguiendo con la línea sostenida por quien le antecedió en el uso de la palabra, expresó que podría utilizarse como criterio de exclusión, en tales casos, además, la longitud del vehículo o las condiciones especiales que el mismo presente.

El Honorable Senador señor García Huidobro, señaló que, si bien comparte la posición del Honorable Senador señor Ossandón, se debe establecer algún parámetro que permita verificar la experiencia del conductor, en tanto existir distintos tipos de vehículos a los cuales se habilita a conducir con las licencias clase A-2 y A-3.

Lo anterior, subrayó, especialmente en atención a las preocupaciones por seguridad vial que ello puede generar.

El Honorable Senador señor Ossandón, reforzó su postura señalando que las diferencias entre los exámenes de las distintas clases de licencias profesionales son de mecánica y no de conducción, por lo que el paso entre una y otra podría contemplarse en los términos antes propuestos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, indicó que el punto puede ser asumido a través de una medida legal de carácter temporal, que permita la adquisición de licencias profesionales en los términos antes referidos, hasta que hayan los conductores suficientes para abordar las necesidades del sector, o, por otra parte, puede establecerse que, en vez de un curso (que, en su opinión, constituye muchas veces una barrera de entrada por su valor y no siempre garantizar que los conocimientos sean efectivamente incorporados en la conducta del conductor), se disponga de alguna acción verificable (prueba, años de experiencia, entre otros) que habilite a la persona a adquirir la licencia profesional pertinente.

El Honorable Senador señor Ossandón, propuso que para el tránsito entre una licencia profesional y otra (de clase A-2 a clase A-3) se disponga de un manual a partir del cual se realice un examen teórico (mecánico) y práctico. Lo anterior, a fin de atender la inquietud esgrimida por el Honorable Senador señor García Huidobro.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó que, además de los requisitos propuestos por quien le antecedió en el uso de la palabra, pudiesen fijarse requisitos de

experiencia verificable en la conducción de ciertos vehículos que revisten mayor complejidad.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, manifestó que, en opinión del Ejecutivo, el punto que pretende abordar la presente iniciativa es lo idóneo para avanzar en los cambios que el sector requiere, por lo que sugirió no incorporar nuevos aspectos al debate, a fin de no complejizar, posteriormente, el avance legislativo del proyecto de ley.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, de acuerdo a lo sostenido por el Ejecutivo, expresó que, tal como lo señaló al iniciar el debate sobre el punto, la discusión sobre el tránsito desde la licencia profesional clase A-2 a la licencia profesional clase A-3, debe ser desarrollado en el marco de otra iniciativa, en tanto dicha propuesta adicionar cambios más radicales para el sector, cuestión que debe revisarse con profundidad, a fin de evitar la disposición de medidas laxas, que puedan atentar, posteriormente, en contra de la seguridad de los pasajeros o la seguridad vial.

Por tales razones, sugirió votar, en general y en particular a la vez, la presente iniciativa, con la modificación propuesta por el Ejecutivo.

En votación este proyecto de ley, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Ossandón, lo aprobó en general y en particular a la vez, reemplazando el texto de su artículo único por el siguiente:

“Artículo único.- Modifícase el artículo 12 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, en el siguiente sentido:

Agrégase, en el acápite “Clase A LICENCIA PROFESIONAL”, en la definición de “Clase A-2”, luego del punto aparte (.), que pasa a ser coma (,) la siguiente frase: “o de hasta treinta y dos asientos, cuando se haya estado en posesión de esta licencia por a lo menos dos años, y siempre que el largo del vehículo no exceda los 9 metros.”.”.

- - - - - -

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

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Modifícase el artículo 12 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, en el siguiente sentido:

Agrégase, en el acápite “Clase A LICENCIA PROFESIONAL”, en la definición de “Clase A-2”, luego del punto aparte (.), que pasa a ser coma (,) la siguiente frase: “o de hasta treinta y dos asientos, cuando se haya estado en posesión de esta licencia por a lo menos dos años, y siempre que el largo del vehículo no exceda los 9 metros.”.”.

- - - - - - -

Acordado en sesión celebrada el **día 4 de julio de 2017**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Guido Girardi Lavín y Manuel José Ossandón Irarrázabal.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 2017.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 12 DE LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, EN LO RELATIVO A LA LICENCIA PROFESIONAL.

BOLETÍN N° 10.800-15

I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** incentivar a los conductores y permitirles acceder a mejores opciones de empleo en el rubro del transporte público, ampliando la capacidad máxima de asientos de 17 a 32 (excluido el conductor) de un vehículo público o privado de transporte de personas, respecto del cual se pueda válidamente conducir con licencia profesional A-2, siempre y cuando el conductor haya estado en posesión de esta licencia por a lo menos dos años, y que el largo del vehículo no exceda los 9 metros. De ese modo, se extiende el ámbito de cobertura de la referida licencia.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general y en particular a la vez (4x0).

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** la Moción en estudio está estructurada sobre la base de un artículo único, que propone modificar el artículo 12 de la Ley de Tránsito.

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

V. **URGENCIA**: no presenta.

VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Moción del Honorable Senador señor Juan Pablo Letelier.

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

VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: ingresó al Senado con fecha 15 de julio de 2016, dándose cuenta en la sesión ordinaria 32ª, de fecha 19 de julio del año en curso, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe, aprobado en general y en particular a la vez.

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

- **Decreto con Fuerza de Ley N° 1**, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Artículo 12.

Valparaíso, a 6 de julio de 2017.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario