Boletín N° 9.963-15

Proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Ossandón, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo tocante al régimen de infracciones y sanciones específicas aplicables a conductores y propietarios de buses interurbanos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

1.- La seguridad vial en Chile refleja notables avances en el último tiempo, particularmente en lo que se refiere a los buses interurbanos.

Por un lado, junto con bajar su accidentabilidad, la tasa de mortalidad por accidentes de estos vehículos ha descendido en un 50% durante los últimos años. Así lo indican, fuentes del Ministerio de Transportes que destacan que ya desde 2011 se registró una baja en las muertes en estos vehículos al disminuir la mortalidad de 46 a 23 personas en comparación al 2010[1] . Esta mejora se atribuye, en su mayor parte, a un cambio de conducta de los usuarios de estos buses y, en particular, a un mayor uso del cinturón de seguridad. Por otro lado, se han hecho avances en relación a la fiscalización de estos vehículos con casi 35.000 controles en el primer semestre del 2014, un 3,8% más de lo realizado entre enero y junio de 2013[2]**.**

No cabe ninguna duda que Chile depende en gran medida de los buses interurbanos. Este medio de transporte ha avanzado en la reducción de infracciones, alcanzando bajas históricas en el último ranking de infracciones realizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pues bajó el número de faltas desde un 15,8% en 2012 a un 12,6 % en 2014.[3]

2.- No obstante, para acompañar esta positiva tendencia de reducción de infracciones asociada en gran medida a una adecuada fiscalización de parte del Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es preciso avanzar hacia un nuevo régimen sancionatorio de infracciones y de multas específicas para este medio de transporte. Esto se debe en particular, al hecho que el riesgo asociado a una infracción de tránsito en este tipo de vehículos es mucho mayor al riesgo que representan las infracciones de otro tipo de vehículos de menor tamaño, particularmente cuando aquellos transitan con decenas de pasajeros a bordo. Esto se debe en gran medida a los diferentes límites de velocidad de conducción alcanzadas entre este tipo de vehículo de transporte de pasajeros en comparación con otros. Un ejemplo son los límites de velocidad para buses urbanos en Santiago, no pudiendo exceder estos los 60 km/h[4] frente a un límite legal de velocidad de 100 km/h establecido para los buses interurbanos según las regulaciones actuales. Por lo mismo, la aún alta cantidad de infracciones registradas el último semestre de 2014 en buses interurbanos (12,5%) constituye un factor de alarma para un país que depende, en gran medida, de este medio de transporte.

3.- Este proyecto de ley propone aumentar el estándar de aplicación del sistema de infracciones de tránsito. Bajo el nuevo régimen sancionatorio se generan tres cambios relevantes. En primer lugar se aumenta el monto de las multas para propietarios de buses interurbanos en caso de infracciones gravísimas y graves.

En el caso de las infracciones gravísimas, se establece un aumento en el monto de las multas pasando estas de 1,5 a 3 unidades tributarias a montos de entre 5 a 10 unidades

tributarias mensuales para los propietarios de buses interurbanos. En el caso de infracciones graves en este tipo de vehículos, se aumentaran las penas de la misma manera, pasando de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales a multas de 4 a 8 unidades tributarias mensuales.

Infracciones de responsabilidad de propietarios de buses interurbanos	Según la Ley de Tránsito actual	Según este proyecto de ley
Gravísima	1,5 a 3	5 a 10
Grave	1 a 1,5	4 a 8

El segundo cambio consiste en establecer como infracciones gravísimas el mantener en circulación buses interurbanos con sistemas de dirección o de frenos deficientes, presentar uno o más neumáticos en mal estado, no presentar tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad, o presentarlo desconectado, así como presentar la revisión técnica rechazada o vencida En relación a esto, la responsabilidad de los propietarios de los vehículos es precisada en cada una de estas nuevas infracciones gravísimas, reafirmando lo estipulado en el artículo 170 de la Ley de Tránsito.

En tercer lugar, se establece que los vehículos que cometan estas infracciones no podrán volver a circular hasta que se pague la multa correspondiente, ni circular con pasajeros hasta que se notifique al Departamento de Fiscalización de Transito del Ministerio de Transportes que se han realizado las reparaciones correspondientes. En este punto en particular, se solicita el patrocinio del Poder Ejecutivo con el fin de crear una nueva atribución al Departamento de Fiscalización que le permita controlar cuando las reparaciones hayan sido efectivamente realizadas y autorizar nuevamente el transporte de pasajeros en los buses que hayan sido retirados de circulación por estar en mal estado.

4.- Cabe destacar que este nuevo régimen sancionatorio específico para los buses interurbanos, al establecer sanciones más severas y normas más estrictas, busca mejorar la condición de seguridad en buses interurbanos y por ende, proteger de forma más eficaz la vida y la seguridad de conductores como de pasajeros. Por ende, este proyecto contempla penas acordes al riesgo de accidente que pueden sufrir los pasajeros y conductores de estos vehículos en caso de existir una de las infracciones anteriormente descritas.

Por las razones antes expuestas, vengo en someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEY

ARTICULO ÚNICO.- Modificase la Ley N° 18.290, de Transito, en la forma que a continuación se indica:

1. Agréganse al artículo 199 los siguientes nuevos numerales:

"3.- Mantener en circulación buses interurbanos con sus sistemas de dirección o de frenos deficientes infracción de la que será responsable el propietario del vehículo;

4.- Mantener en circulación buses interurbanos que presenten uno o más neumáticos en mal estado, infracción de la que será responsable el propietario del vehículo;

5.- 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, infracción de la que será responsable el propietario del vehículo.".

6.- Mantener en circulación buses interurbanos 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, infracción de la que será responsable el propietario del vehículo;

2. Reemplázase el punto y coma del numeral 14 del artículo 200, por la siguiente expresión:
", sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 199, numeral 3 de la presente ley;".

3. Reemplázase el punto y coma del numeral 16 del artículo 200, por la siguiente expresión:
", sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 199, numeral 4 de la presente ley;".

4. Reemplázase el punto y coma del numeral 21 del artículo 200, por la siguiente expresión:
", sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 199, numeral 5 de la presente ley;".

5. Reemplázase el punto y coma del numeral 24 del artículo 200, por la siguiente expresión:
", sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 199, numeral 6 de la presente ley;".

6. Reemplázase el punto y coma del numeral 1 del artículo 204 por un punto seguido y agrégase a continuación el siguiente texto:

"En el caso de los propietarios de buses interurbanos responsables de la infracción la multa será de 5 a 10 unidades tributarias mensuales Adicionalmente dichos vehículos serán retirados de circulación hasta que la multa sea íntegramente pagada y no podrán transportar pasajeros hasta que se notifique al Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que se han realizado las reparaciones correspondientes;".

7. Reemplázase el punto y coma del numeral 2 del artículo 204 por un punto seguido y agrégase a continuación el siguiente texto:

---

[1] Fallecidos en buses interurbanos bajan 50% en los últimos dos años. Programa Nacional de Fiscalización de Transporte. Subsecretaría de Transporte, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Visto en www.fiscalizacion.cl el 18 de diciembre de 2014.

[2] Casi 35.000 controles a buses interurbanos en primer semestre 2014. Programa Nacional de Fiscalización de Transporte. Subsecretaría de transporte, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Visto en www.fiscalizacion.cl el 18 de diciembre de 2014.

[3] Ranking de fiscalización N°6. Programa Nacional de Fiscalización de Transporte. Subsecretaría de Transporte, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Visto en http://www.fiscalizacion.cl/index.php/metodologia-utilizada-elaboracion-ranking-n6/ el 25 de Marzo de 2015.

[4] Albarrán: Buses Del Transantiago Mantendrán Velocidad Máxima De 60 Km/h." Cooperativa.cl. N.p., 24 Oct. 2005. Web. 28 Mar. 2015.

"En el caso de los propietarios de buses interurbanos responsables de la infracción, la pena de multa será de 4 a 8 unidades tributarias mensuales;".