

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, PARA HACER EFECTIVA LA EXIGENCIA DE CONTAR CON APTITUDES PARA CONDUCIR VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y REGULAR OTRAS MATERIAS RELACIONADAS

BOLETÍN N° 16.720-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, de origen en una moción copatrocinada por las diputadas señoras Emilia Nuyado, Erika Olivera, Joanna Pérez, Emilia Schneider y Carolina Tello, y los diputados señores Cosme Mellado y Mauricio Ojeda, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de "suma".

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

- Modificar diversos cuerpos legales con la finalidad de establecer la obligatoriedad de realización de exámenes médicos para la obtención de la licencia de conducir, a la vez de aumentar la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes del Tránsito, y establecer medidas para acompañar a los padres de hijos e hijas fallecidas en estos accidentes.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUORUM CALIFICADO.

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR MAYORÍA DE VOTOS.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR JUAN IRARRÁZAVAL.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR FÉLIX BUGUEÑO SOTELO.

Durante este trámite reglamentario se contó con la asistencia y participación del señor Subsecretario de Transportes, don Jorge Daza Lobos y de la señora Viviana Díaz, Coordinadora legislativa del Ministerio.

II.- ANTECEDENTES.

La moción en análisis considera los siguientes fundamentos:

I. FUNDAMENTOS

Una persona puede sufrir varias enfermedades que se afectan entre sí y determinan situaciones de salud complejas. Por ejemplo, las enfermedades cardiovasculares aumentan el riesgo de sufrir accidentes de tráfico, así como el síndrome de apnea del sueño, el uso de fármacos como benzodiazepinas, somníferos, ansiolíticos, antidepresivos, antipsicóticos, antihistamínicos, hipoglucemiantes, etc.

Actualmente, para un conductor el elemento cognitivo más importante a la hora de evaluar si puede o no seguir conduciendo es la propia evaluación de su propia capacidad de conducción. Estas evaluaciones poco realistas hacen que la conducción no sea segura, ya que además, las personas rechazan restricciones como viajar con un acompañante. Tal como lo expresa la Resolución Exenta N°1194 que aprueba instructivo técnico para apoyar la gestión del médico de los gabinetes técnicos municipales autorizados para otorgar licencias de conductor, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

“Muchos factores inciden en la seguridad del ciudadano en el espacio vial, las condiciones de salud de los conductores es uno de ellos, en el año 2004 la OMS propuso la Matriz de Haddon para explicar la interacción de los 3 factores que influyen en este tipo de accidentes: ser humano, vehículo y entorno; las patologías de las personas intervienen en la etapa antes del choque, haciendo más o menos probable su ocurrencia, durante el choque determinando el traumatismo asociado a este y después del choque determinando la sobrevivencia y las secuelas posteriores. Por tanto, es necesario entregar herramientas de apoyo a los Médicos de los Gabinetes facilitando criterios y estándares de salud para la evaluación de los postulantes a la obtención y renovación de la licencia de conductor de que se trate y así, contribuir a disminuir los riesgos asociados a los accidentes de tránsito.”

De esta forma, esta propuesta pretende que las personas seamos conscientes de nuestras verdaderas capacidades, especialmente en relación con la visión, el oído, el estado de alerta y los reflejos. Tanto los trastornos de ansiedad como los del sueño debilitan significativamente la psicomotricidad, limitando la capacidad para conducir un automóvil. Los efectos secundarios de muchos fármacos son frecuentes y muy graves, caracterizados por alteraciones visuales, dolor de cabeza, somnolencia, mareos, sedación, etc., que necesariamente interfieren en la capacidad de conducción. A modo de ejemplo, los psicotrópicos tienen efectos adversos sobre la función psicomotora, al igual que los analgésicos, narcóticos, antiepilépticos, relajantes musculares, antihistamínicos y anticolinérgicos, todos los cuales muchas veces son de consumo habitual y sin restricción alguna. Una demencia leve permite a

una persona llevar una vida social y familiar aparentemente normal, pero puede afectar gravemente su capacidad para conducir.

Por otro lado, y en lo que se refiere a las medidas de protección o de apoyo a las víctimas de accidentes de tránsito, es bien sabido que en el caso de muerte de la víctima se deben hacer múltiples y cuantiosos gastos dentro de las primeras 72 horas de producido el accidente, sobre todo en lo relacionado con los gastos funerarios, para lo cual la mayoría de las familias medias del país no está preparado. Una sepultura puede ser hasta un 30% más costosa cuando se compra en el momento en que se necesita, que si se comprara preventivamente con anticipación.

Es por esto que estimamos imprescindible que el Seguro Obligatorio de accidentes personales actúe rápidamente, entregando a lo menos un 30% de la cobertura total al beneficiario dentro de las primeras 48 horas de ocurrido el fallecimiento, con el fin de poder solventar estos altos pero urgentes gastos.

Además, se propone un aumento de las coberturas entregadas por el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), aumentando de UF 300 a UF 600 en el caso de muerte, incapacidad permanente total y por concepto de gastos de hospitalización, atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes o farmacéutica; de UF 200 a UF 400 en el caso de incapacidad permanente parcial. Esto, apoyado por el informe de CONASET sobre “Aumento de coberturas en el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales: Informe Final.”, de fecha 13 de octubre de 2020.

Por último, así como consideramos necesario cubrir las necesidades materiales de las víctimas y de su familia, también es necesario proteger la salud emocional de las personas, sobre todo cuando ha fallecido un menor de edad producto de un accidente de tránsito. Está científicamente comprobado que la familia directa de una persona fallecida (en el caso de un menor de edad fallecido, serían sus padres y hermanos) necesitan mínimo un año para “aprender” a vivir sin la presencia de su ser querido. Esto, porque debe pasar la primera Navidad, el primer cumpleaños, el primer año nuevo, el primer día del padre o de la madre, etc., pero ahora, sin contar con la presencia de ese niño, niña o adolescente.

Un caso emblemático de lo mencionado y que demuestra la importancia y urgencia de legislar al respecto ocurrió el pasado 28 de agosto de 2022. Ese día, la pequeña Jacinta González Schnitzer, de 5 meses de edad, paseaba en su coche junto a sus padres, cuando encontró la muerte a manos de un conductor de 80 años que conducía un vehículo de grandes dimensiones y que perdió el control de su vehículo debido a un cáncer en etapa IV. Impactó brutalmente a un vehículo de menor tamaño, el cual salió despedido hacia atrás, atropellando el coche donde iba Jacinta.

A pesar de que el responsable del accidente contaba con una licencia de conducir, ésta había sido renovada mientras el adulto mayor padecía un cáncer grado IV, cuyo tratamiento inevitablemente generaría que sus capacidades sensoriales y físicas no fueran aptas para la conducción de un vehículo motorizado. Esta situación no fue advertida por la Municipalidad respectiva, debido a que esa persona mayor ocultó su enfermedad.

II. IDEA MATRIZ.

Modificar diversos cuerpos legales con la finalidad de establecer la obligatoriedad de realización de exámenes médicos para la obtención de la licencia de conducir, a la vez de aumentar la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes del Tránsito, y establecer medidas para acompañar a los padres de hijos e hijas fallecidas en estos accidentes.

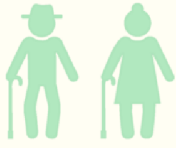
III.- INTERVENCIONES.-

Se escuchó al señor **Prefecto Marco Gutiérrez Sepúlveda, de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT)**; Basó exposición en la siguiente presentación:





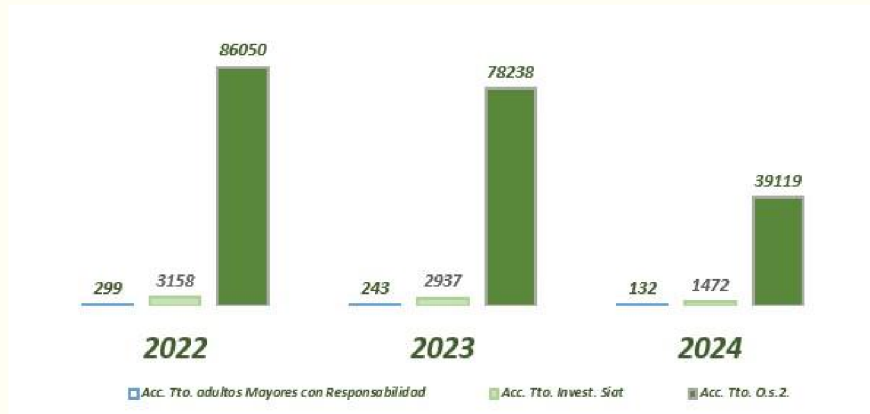
COMPARACIÓN TOTAL DE ACCIDENTES EN EL TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE ADULTOS MAYORES (+60 AÑOS)



Del total de accidentes ocurridos el año 2023, el 0,31% fue con responsabilidad de adultos mayores



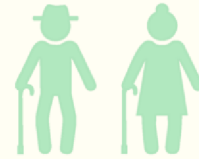
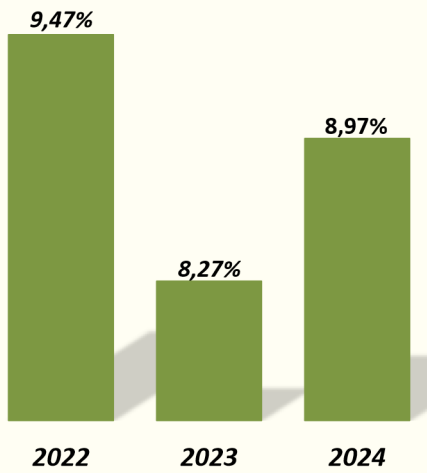
0,31%



FUENTES O.S.2. Y SIAT

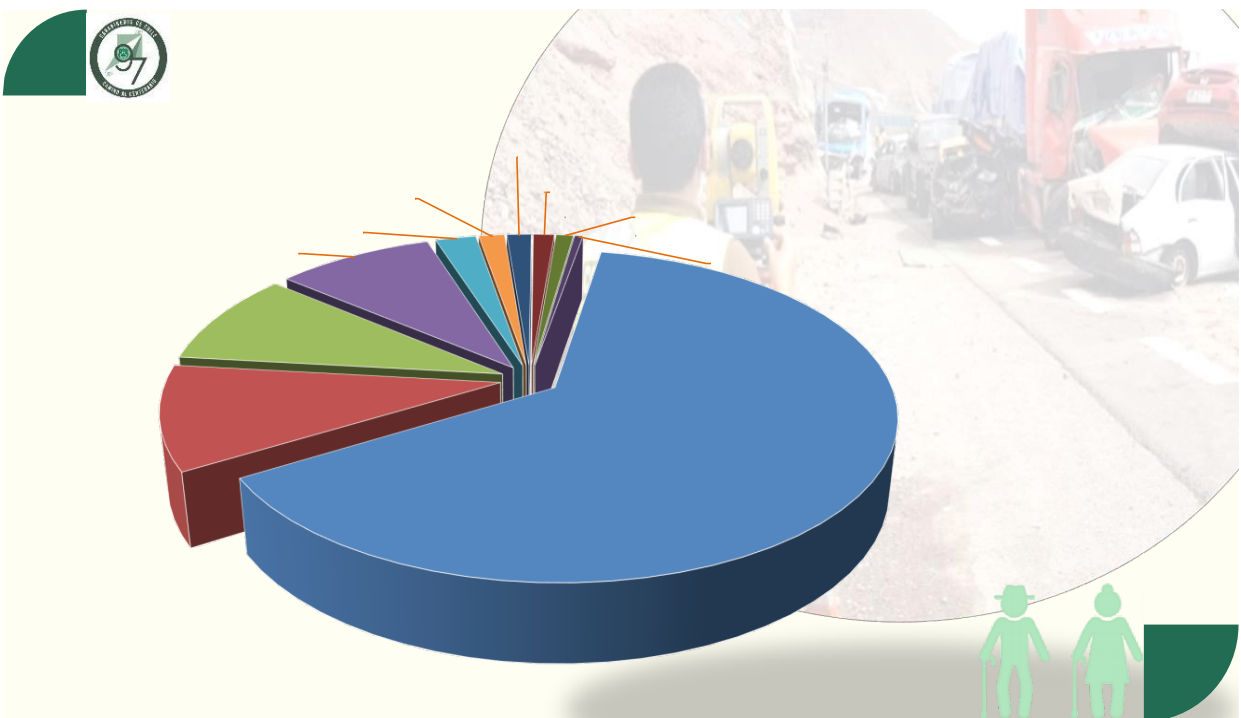


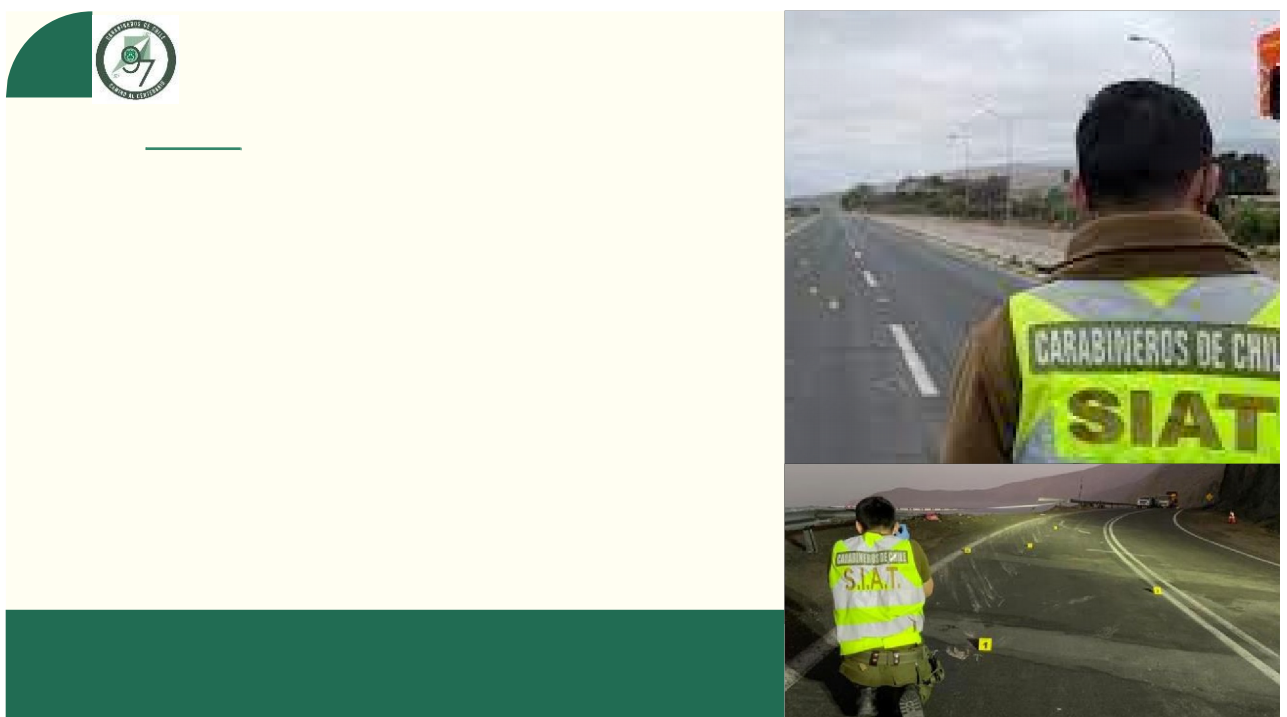
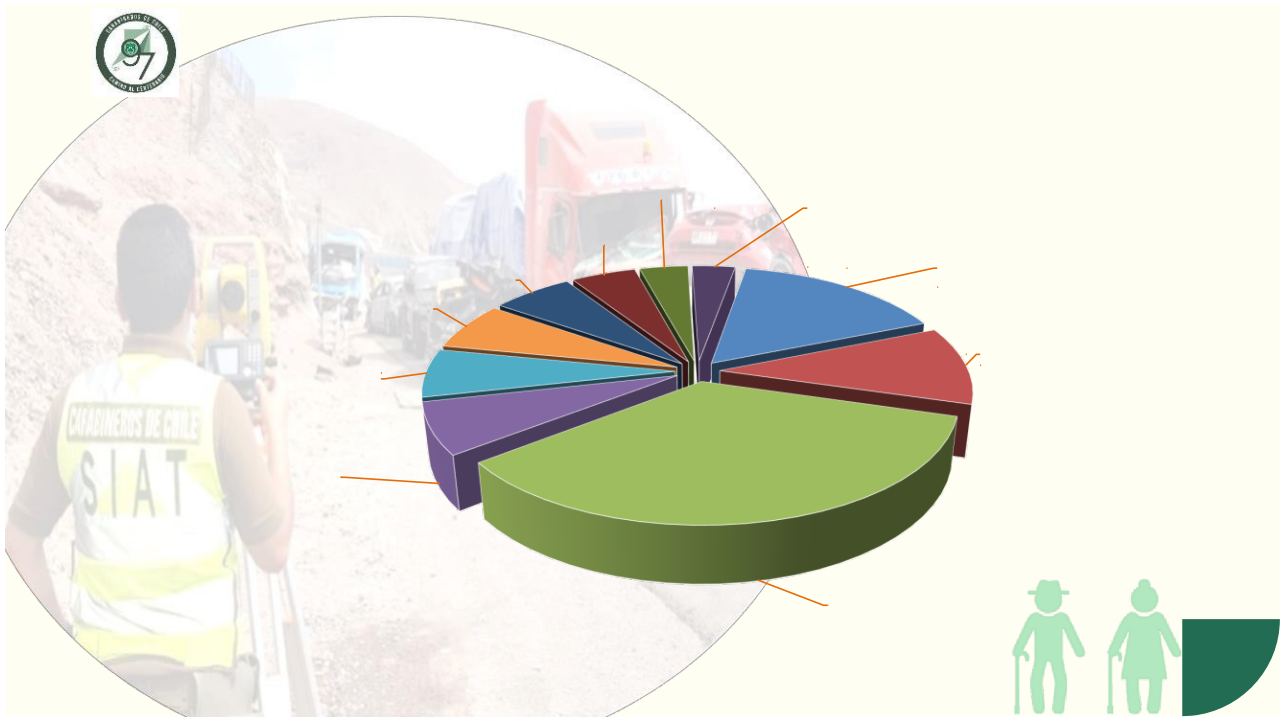
ACCIDENTES EN EL TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE ADULTOS MAYORES (+60 AÑOS)



De los accidentes investigados por las Siat a nivel nacional con responsabilidad de adultos mayores, el 2023 hubo una **disminución del 1,2%** respecto del 2022; y en lo que va del 2024 hay un **incremento del 0,7%** respecto al 2023.







El **prefecto Gutiérrez** señaló que: "Los datos a los cuales voy a hacer alusión, si bien es cierto, son parte de aquellos casos en los cuales nosotros tomamos conocimiento de accidentes en el tránsito. También tienen una fuente de la prefectura técnica y seguridad vial, que también depende de la zona de tránsito y carreteras de carabineros, quienes efectivamente llevan la estadística genérica.

El muestreo que nosotros podemos dar a conocer es de parte de la cantidad de accidentes que nosotros tomamos conocimiento, que no son el total general de los que ocurren a nivel nacional. Dicho eso, y entrando en materia, en el tránsito con participación de adultos mayores, personas mayores de 60 años, aquí hay un pequeño gráfico comparativo donde ustedes pueden apreciar el total de accidentes registrados para los años 2022, 2023 y 2024.

En la barra de un color verde más oscuro, se presenta el total de accidentes. Posteriormente, una barra de color verde menos intenso muestra los accidentes investigados por la SIAT con relación al total general. En la barra de color azulado, se ve la cantidad de accidentes en el tránsito con participación de adultos mayores donde existe responsabilidad efectiva de los adultos mayores en aquellos casos en que la SIAT tomó conocimiento.

Si ustedes aprecian, hay una diferencia en la cantidad total de accidentes del 2022 al 2023 en el total. Lo mismo ocurre en la cantidad de accidentes investigados, porque es netamente proporcional. De igual manera, en aquellos en los que existe responsabilidad en los accidentes.

Si uno hace un análisis rápido del total de accidentes ocurridos en el año 2023, centrándonos en ese año en particular, solo un 0,31% fue con responsabilidad de adultos mayores. De esos 78.238 accidentes en total, donde efectivamente tomó conocimiento la SIAT, 2937 fueron investigados por la SIAT y solo el 0,31% fue con responsabilidad de personas adultas mayores.

Analizando efectivamente tanto 2022 como 2023 y 2024, en aquellos accidentes en que la SIAT efectivamente tomó conocimiento y tuvo que investigar el accidente otorgando una dinámica y una causa basal al efecto, al comparar 2022 con 2023, existe una disminución de un 1,2% en el total de casos respecto a la participación de adultos mayores en accidentes en el tránsito. En lo que va del 2024, existe un leve incremento del 0,7% respecto al 2023

Respecto a cifras generales, en el total de accidentes para el año 2023, de los 78.238 accidentes, existieron 243 accidentes con responsabilidad de adultos mayores, que equivalía al 0,31%. Del total de fallecidos para el 2023, que fueron 1615, 70 corresponden a fallecidos en accidentes en el tránsito con responsabilidad de adultos mayores, lo que equivale a un 4,3%.

En cuanto a las causas de los accidentes en el tránsito en general, para el año 2023, de esos 78.238 accidentes, la gran mayoría de la torta en el gráfico la lleva la imprudencia del peatón con un 63,7%. El resto está determinado por distintas otras causales, pero normalmente la gran mayoría son factores humanos en conductas viales, ya sea en calidad de conductor o de pasajeros.

Si nos adentramos específicamente en aquellos accidentes del año 2023 donde existió responsabilidad de adultos mayores, que como lo dije anteriormente, corresponde a 243 casos y equivale al 0,31%, nuevamente se vuelve a replicar esta misma condición de que los agentes causales en su mayoría están relacionados a inconductas viales o comportamiento indebido de parte de conductores.

Esto se vuelve a replicar no solo en la condición de adulto mayor, sino que en el total de accidentes donde la casuística efectivamente se da en consideración a las causas asociadas a inconductas. En el análisis de los accidentes, por ende y como conclusión, el año 2023, que es el año de referencia, existieron 78.238 accidentes. Dentro de esos 78.238, en 12.447 de estos participaron adultos mayores, de los cuales 243 fueron investigados por la SIAT, lo que equivale a un 1,9% de esos 12.447.

Del total de accidentes de tránsito investigados, el 0,31% corresponde a conductores participantes que tienen la condición de adulto mayor. En más del 75% de las causas, como lo dije previamente, están asociadas a factores humanos y a inconductas viales infraccionales, normalmente más que a la edad del participante. Están asociadas no solo a este grupo objetivo de adultos mayores, sino que en general las causas están asociadas más a factores o inconductas infraccionales viales de los usuarios que a una condición etaria."

Se escuchó a **la señora Luz Renata Infante, secretaria ejecutiva de Conaset y al señor Hernán Riveros, Abogado de Conaset.**

La señora Infante indicó que: "Comentarles cuál es nuestra perspectiva con respecto al proyecto de la Ley Jacinta. No sé si recordarán que el año pasado, el 28 de noviembre de 2023, también participamos de una sesión para dar nuestras apreciaciones con respecto al proyecto. Desde esa fecha, hemos estado trabajando con los actores involucrados para mejorar el texto del proyecto.

Durante el periodo entre el anterior proyecto y el actual, hemos estado participando en diversas reuniones tanto con las familias de Jacinta, con diputados y también con otros organismos gubernamentales, de manera de proponer mejoras al actual sistema de otorgamiento y renovación de las licencias de conducir. Además, hemos contado con el respaldo técnico de diversas áreas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En este sentido, podemos afirmar que el nuevo proyecto ha sido mejorado significativamente. Hemos eliminado las menciones a los adultos mayores y también se ha ampliado el cumplimiento de los exámenes médicos, abordando así las críticas al proyecto anterior. Nos enfocamos en esta perspectiva, porque el texto revisado aplica a todos los conductores y no solo a un grupo específico.

Como podemos ver, también se relaciona con los datos obtenidos a través de Carabineros de Chile y los que la SIAT ha podido revisar. Además, uno de nuestros ejes estratégicos como comisión es mejorar y brindar apoyo a las víctimas de siniestros de tránsito. Por lo tanto, el proyecto que estamos comentando en la presente sesión, que se alinea con ese enfoque estratégico, avanza en la dirección correcta.

Como estado, debemos asumir nuestra responsabilidad con aquellas personas que enfrentan las consecuencias económicas, psicológicas, sociales y culturales tras un siniestro de tránsito. Por lo tanto, estamos totalmente enfocados en apoyar el proyecto y sus mejoras.

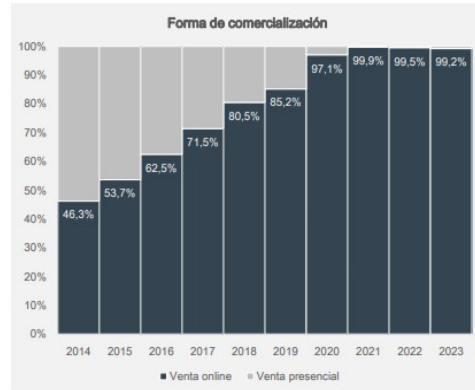
Finalmente, quisiera indicar que, aunque creemos que el texto propuesto es un avance positivo, estaremos presentando una serie de indicaciones que estamos elaborando junto a todos los actores involucrados que ya les comenté, para ajustar el proyecto y también lograr una mayor coherencia con la normativa vigente sobre la licencia de conducir en Chile."

Señor Marcelo Mosso, gerente general Asociación de Aseguradoras de Chile, acompañado de Alejandra Barrera, Abogado Jefe y Oficial de Cumplimiento, quienes utilizaron una [presentación](#) que dejaron a disposición de la Comisión.

El **señor Mosso**, junto con saludar, abrió su exposición refiriéndose a ciertas cifras relativas al funcionamiento del SOAP en los últimos años.

Así, presentó dos gráficos, el primero mostraba la cantidad de siniestros pagados en millones de UF, destacando que la situación ha sido relativamente estable con el tiempo y que, en la actualidad, la comercialización del SOAP es básicamente electrónica.

Seguro SOAP



2

Ahora bien, desde el punto de vista de los siniestros, precisó que el gráfico de la izquierda que muestra las víctimas de accidentes de tránsito según sus consecuencias, subrayando que el 76% fueron lesionados leves, 2,8% fallecidos, 13,9% lesionados graves, y 7% menos graves; el de la derecha muestra que los fallecidos son un 2,9% del total de las personas que han tenido algún siniestro cobrado en el SOAP, y que la mayor parte, 95,9%, son personas a las cuales se les pagó o se les pagará gastos de hospitalización y otro tipo de gastos, es decir, los gastos médicos son los gastos en que más se incurre en este tipo de seguro.

Seguro SOAP

Víctimas requieren principalmente tratamientos médicos



3

Respecto del contenido del proyecto de ley apoyó el aumento de coberturas propuesto en la ley, que duplicaría las coberturas actuales de 300 a 600 UF para casos de muerte o incapacidad permanente total o por concepto de gasto de hospitalización, atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implante o farmacéutica, y de 200 a 400 UF para incapacidad permanente parcial, y recordó que estas coberturas han aumentado significativamente desde su inicio en 1986, cuando eran de 100 UF en caso de muerte y 60 UF para incapacidad permanente parcial.

Ahora bien, sobre la propuesta de reducir el plazo para el pago de indemnización en caso de muerte de 10 a 2 días, sugiriendo que esto sería difícil de cumplir debido a las diversas gestiones necesarias, como la revisión de antecedentes y la asignación de un liquidador. Propuso en su lugar reducir el plazo de 10 a 8 días hábiles.

Añadió al finalizar su intervención que había una preocupación respecto a la falta de disposiciones transitorias en la ley. Señaló que la ley no contemplaba un periodo de vacancia ni modificaciones transitorias que permitieran acomodar las pólizas que ya estaban emitidas. Propuso que se incorpore una disposición transitoria para manejar las renovaciones de las pólizas, dado que el seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP) no solo se compra una vez al año, sino también durante el año en caso de vehículos nuevos o que no habían comprado la póliza previamente.

Explicó que, dependiendo de cuándo se publique la ley, podría haber un periodo de incertidumbre sobre qué legislación aplicaría a las pólizas emitidas antes de su promulgación, por lo que recomendó la inclusión de un artículo transitorio para clarificar este aspecto.

Concluyó afirmando que la ley le parecía buena, especialmente en lo que respecta al aumento de coberturas, algo que consideraba importante porque beneficia a las personas. Mencionó que el seguro SOAP ha sido exitoso en su comercialización, con muchas compañías compitiendo en el mercado (64 compañías de seguros), y que el seguro ha sido bien utilizado, sobre todo en los gastos hospitalarios, lo que ha impulsado su demanda.

Como asociación gremial, no podían referirse a temas comerciales específicos. Sin embargo, explicó que, en términos generales, debido a la fuerte competencia en el mercado, un incremento en las coberturas, como duplicarlas, podría llevar a un aumento máximo equivalente en el precio del seguro. Aun así, indicó que la competencia en el mercado probablemente moderaría ese aumento, aunque no podían hacer una predicción exacta.

Explicó que, dado que la ley no incluía un periodo de vacancia, la preocupación radicaba en cómo se aplicarían las nuevas coberturas a los seguros que ya habían sido emitidos bajo la cobertura anterior. La cuestión era si las personas con pólizas existentes tendrían que aumentar su cobertura inmediatamente una vez publicada la ley o si se permitiría que esas pólizas continuaran hasta su vencimiento. Esto implicaba que se podría necesitar interrumpir el seguro anterior y pasar a un nuevo seguro con la cobertura aumentada. Subrayó que este era un aspecto que debía ser considerado con cuidado.

En representación de la presidenta de la Asociación Chilena de Municipalidades, expuso el director de la unidad de seguimiento legislativo, el señor Miguel Moreno, acompañado por el asesor Nicolás Gatica.

El señor Moreno expresó su agradecimiento por la invitación para compartir la perspectiva municipal sobre el proyecto de ley que aborda la entrega de licencias de conducir. Destacó que, desde la visión municipal, el proyecto es relevante y necesario para mejorar la calidad de los conductores y reducir los riesgos para la sociedad.

También transmitió el saludo de la presidenta de la Asociación, la alcaldesa Carolina Leitao, y explicó que debido a la emergencia por los cortes de suministro eléctrico, no pudo asistir como estaba previsto. Luego, presentó su exposición en dos partes: una visión general que él abordó y una propuesta específica que sería presentada por el asesor legislativo Nicolás Gatica.

Planteó preocupaciones sobre la implementación práctica del proyecto de ley en las municipalidades. Señaló que aunque el proyecto tiene una intención altruista, su aplicación puede ser complicada. Explicó que las direcciones de tránsito municipales ya tienen procedimientos establecidos, amparados en los decretos 170 y 1194, para evaluar a los solicitantes de licencias de conducir, y que el nuevo proyecto de ley podría alargar el tiempo de evaluación al requerir exámenes médicos más extensivos. Esto, a su juicio, podría crear un cuello de botella en la atención y dificultar la eficiencia en la emisión de licencias.

Además, expresó preocupación por la disposición que obliga a los médicos a firmar una declaración jurada y enfrentar multas significativas si los dictámenes no son precisos. Esto, según él, podría desincentivar a los médicos municipales a realizar estas evaluaciones debido al riesgo asociado, especialmente considerando la escasez de personal médico especializado.

Finalmente, sugirió que la comisión busque mecanismos para dialogar con el Ejecutivo y que este respalde el proyecto con un informe financiero que permita mejorar las infraestructuras y aumentar el personal en los gabinetes médicos municipales para hacer viable la implementación de la ley.

El señor Gatica expresó su apoyo a la idea central del proyecto de ley, pero señaló preocupaciones específicas relacionadas con el artículo primero, particularmente la letra A, que afecta directamente a la Asociación Chilena de Municipalidades. Explicó que, debido a la naturaleza del proyecto como una moción, este no puede implicar gasto fiscal, lo que subraya la necesidad de contar con el patrocinio del Ejecutivo.

Propuso considerar esta situación como una oportunidad para modernizar el sistema de emisión de licencias de conducir. Sugirió la implementación de un sistema en línea que permitiría a los médicos de las unidades de tránsito municipales acceder a información médica relevante de los solicitantes. Esto podría resolver la preocupación actual, en la que los médicos deben firmar una declaración jurada sin tener conocimiento completo de las enfermedades del solicitante, como lo establece el decreto supremo correspondiente.

Propuso que esta modernización del sistema podría lograrse mediante la colaboración interministerial entre el Ministerio de Salud y el Ministerio de Transporte. Además, subrayó la importancia de ser cautelosos con la protección de datos personales, sugiriendo que se establezcan sanciones para prevenir la divulgación indebida de información. Concluyó que esta podría ser una oportunidad para mejorar y actualizar el sistema, haciéndolo más eficiente y seguro.

Destacó que a menudo se les asignan nuevas responsabilidades a los municipios, especialmente a los pequeños y rurales, sin un aumento proporcional en el presupuesto o personal. Expresó la necesidad de modernizar y agilizar el servicio de tránsito, pero subrayó que esto debe ir acompañado de un mayor financiamiento.

El señor Moreno agradeció las intervenciones de los diputados y reconoció la comprensión del diputado González sobre la realidad municipal, especialmente la dificultad de aplicar leyes sin los recursos adecuados. Destacó que, tras la pandemia, las direcciones de tránsito enfrentan un gran atraso en la renovación de licencias, con tiempos de espera de hasta dos o tres meses para que los ciudadanos puedan ser atendidos.

También respaldó el comentario del diputado Ojeda sobre la importancia de la ley para salvar vidas, subrayando que la Asociación Chilena de Municipalidades apoya el proyecto de ley, aunque cree que podría mejorarse con

ciertas indicaciones. Resaltó la experiencia de los municipios como el nivel más pequeño de gobierno en el país, argumentando que esta perspectiva es vital para perfeccionar la ley, garantizando que aquellos que reciban una licencia estén realmente capacitados para conducir y, por lo tanto, ayudar a prevenir accidentes.

Finalmente, enfatizó que, aunque el proyecto de ley es necesario y valioso, su implementación efectiva dependerá de considerar las realidades y necesidades del mundo municipal, incluyendo la asignación de recursos adecuados para cumplir con las nuevas responsabilidades que la ley impone.

Sugirió explorar fórmulas de financiamiento a través de la "ley espejo" o mediante aportes de los gobiernos regionales, similar a lo que se está proponiendo en una ley miscelánea relacionada con el tema eléctrico. Reconoció la importancia de proteger la privacidad de los datos personales y resaltó que la falta de recursos para contratar especialistas en los municipios es una de las principales trabas para la implementación del proyecto.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.-

A.- DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Subsecretario de Transportes, y los fundamentos contenidos en la moción, los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó indispensable realizar las modificaciones legislativas correspondientes con el propósito de establecer la obligatoriedad de realización de exámenes médicos para la obtención de licencia de conducir y aumentar la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes del Tránsito, adoptando medidas para acompañar a los padres de hijos e hijas fallecidas en estos accidentes.

Se hizo presente que una persona puede sufrir varias enfermedades que se afectan entre sí y determinan situaciones de salud complejas. Por ejemplo, las enfermedades cardiovasculares aumentan el riesgo de sufrir accidentes de tráfico, así como el síndrome de apnea del sueño, el uso de fármacos como benzodiazepinas, somníferos, ansiolíticos, antidepresivos, antipsicóticos, antihistamínicos, hipoglucemiantes, etc.

Para un conductor el elemento cognitivo más importante a la hora de evaluar si puede o no seguir conduciendo es la propia evaluación de su propia capacidad de conducción. Estas evaluaciones poco realistas hacen que la conducción no sea segura, ya que, además, las personas rechazan restricciones como viajar con un acompañante. Tal como lo expresa la Resolución Exenta N°1194 que aprueba instructivo técnico para apoyar la gestión del médico de los gabinetes técnicos municipales autorizados para otorgar licencias de conductor, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

“Muchos factores inciden en la seguridad del ciudadano en el espacio vial, las condiciones de salud de los conductores es uno de ellos, en el año 2004 la OMS propuso la Matriz de Haddon para explicar la interacción de los 3 factores que influyen en este tipo de accidentes: ser humano, vehículo y entorno; las patologías de las personas intervienen en la etapa antes del choque, haciendo más o menos probable su ocurrencia, durante el choque determinando el traumatismo asociado a este y después del choque determinando la sobrevivencia y las secuelas posteriores. Por tanto, es necesario entregar herramientas de apoyo

a los Médicos de los Gabinetes facilitando criterios y estándares de salud para la evaluación de los postulantes a la obtención y renovación de la licencia de conductor de que se trate y así, contribuir a disminuir los riesgos asociados a los accidentes de tránsito.”

Se apuntó que esta propuesta pretende, entonces, que las personas seamos conscientes de nuestras verdaderas capacidades, especialmente en relación con la visión, el oído, el estado de alerta y los reflejos. Tanto los trastornos de ansiedad como los del sueño debilitan significativamente la psicomotricidad, limitando la capacidad para conducir un automóvil. Los efectos secundarios de muchos fármacos son frecuentes y muy graves, caracterizados por alteraciones visuales, dolor de cabeza, somnolencia, mareos, sedación, etc., que necesariamente interfieren en la capacidad de conducción.

A modo de ejemplo, se explicó, los psicotrópicos tienen efectos adversos sobre la función psicomotora, al igual que los analgésicos, narcóticos, antiepilépticos, relajantes musculares, antihistamínicos y anticolinérgicos, todos los cuales muchas veces son de consumo habitual y sin restricción alguna. Una alteración mental leve permite a una persona llevar una vida social y familiar aparentemente normal, pero puede afectar gravemente su capacidad para conducir.

Se enfatizó, por otro lado, y en lo que se refiere a las medidas de protección o de apoyo a las víctimas de accidentes de tránsito, que es bien sabido que en el caso de muerte de la víctima se deben hacer múltiples y cuantiosos gastos dentro de las primeras 72 horas de producido el accidente, sobre todo en lo relacionado con los gastos funerarios, para lo cual la mayoría de las familias medias del país no está preparado. Una sepultura puede ser hasta un 30% más costosa cuando se compra en el momento en que se necesita, que si se comprara preventivamente con anticipación.

Se estimó imprescindible que el Seguro Obligatorio de accidentes personales actúe rápidamente, entregando a lo menos un 30% de la cobertura total al beneficiario dentro de las primeras 48 horas de ocurrido el fallecimiento, con el fin de poder solventar estos altos pero urgentes gastos.

Además, los integrantes de la Comisión se manifestaron contestes en cuanto a proponer un aumento de las coberturas entregadas por el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP): de UF 300 a UF 600 en el caso de muerte, incapacidad permanente total y por concepto de gastos de hospitalización, atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes o farmacéutica; de UF 200 a UF 400 en el caso de incapacidad permanente parcial. Esto, apoyado por el informe de CONASET sobre “Aumento de coberturas en el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales: Informe Final.”, de fecha 13 de octubre de 2020.

Se puntualizó que, además de considerar necesario cubrir las necesidades materiales de las víctimas y de su familia, también es necesario proteger la salud emocional de las personas, sobre todo cuando ha fallecido un menor de edad producto de un accidente de tránsito. Está científicamente comprobado que la familia directa de una persona fallecida -en el caso de un menor de edad fallecido, serían sus padres y hermanos-, se necesita mínimo un año para “aprender” a vivir sin la presencia de su ser querido. Esto, porque debe pasar la primera Navidad, el primer cumpleaños, el primer año nuevo, el primer día del padre o de la madre, etc., pero ahora, sin contar con la presencia de ese niño, niña o adolescente.

Se recordó, finalmente, el hecho fatal que aconteció el pasado 28 de agosto de 2022. Ese día, la pequeña Jacinta González Schnitzer, de 5 meses de edad, paseaba en su coche junto a sus padres, cuando encontró la muerte a manos de un conductor de 80 años que conducía un vehículo de grandes dimensiones y que perdió el control de su vehículo debido a un cáncer en etapa IV. Impactó a un vehículo de menor tamaño, el cual salió despedido hacia atrás, atropellando el coche donde iba Jacinta.

A pesar de que el responsable del accidente contaba con una licencia de conducir, ésta había sido renovada mientras el adulto mayor padecía un cáncer grado IV, cuyo tratamiento inevitablemente generaría que sus capacidades sensoriales y físicas no fueran aptas para la conducción de un vehículo motorizado. Esta situación no fue advertida por la Municipalidad respectiva, debido a que esa persona mayor ocultó su enfermedad.

La iniciativa de ley fue aprobada en general por mayoría de votos.

B.- DISCUSIÓN PARTICULAR.

ARTÍCULO PRIMERO.- Modifíquese el Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2009 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, de la siguiente forma:

a) Modifíquese el artículo 13, de la siguiente forma: 1.- Reemplácese el punto y coma, pasando a ser punto y seguido.

2.- Incorpórese los siguientes incisos, segundo y tercero, nuevos del siguiente tenor:

“Los médicos pertenecientes a cada Dirección de Tránsito deberán ceñirse estrictamente al instructivo elaborado por la autoridad competente y en tal sentido, suscribir una declaración jurada que certifique que el postulante no manifiesta ninguna de las enfermedades señaladas en el Reglamento de Tránsito que corresponda de conformidad a la ley.

El profesional médico que falseare las informaciones establecidas en el inciso anterior será sancionado con una multa a beneficio fiscal de entre veinte y cincuenta unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia, procederá adicionalmente las multas indicadas, las penas establecidas en virtud del artículo 210 del Código Penal.”.

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para reemplazar el numeral 2 de la letra a) por el siguiente: “2. Agrégase el siguiente numeral 6, nuevo: “6) Acreditar, mediante declaración jurada, que no ha sido diagnosticado ni conoce padecer de alguna de las enfermedades inhabilitantes o restrictivas establecidas en el reglamento dispuesto para tales efectos.”.”

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (7X0X0).

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para reemplazar el literal b) del Artículo Primero, por el siguiente:

“b) Modifícase el artículo 14 de la siguiente forma:

1. Agrégase en el literal A) numeral 2 letra a), luego de la palabra “respectivo” la expresión “, de acuerdo a lo establecido por el reglamento”.

2. Agrégase literal B) numeral 2, luego del punto aparte que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración:

“La evaluación de la idoneidad física y psíquica de los postulantes o de los titulares de licencias de conductor deberá realizarse de acuerdo a lo establecido en el reglamento.”.

3. Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“En todo caso, será imperativo suscribir las declaraciones juradas de los números 4) y 6) del artículo 13 de la presente ley por parte de los interesados respecto de todo tipo de licencia.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZAVAL Y COSME MELLADO (7X0X0).

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar el siguiente literal c), nuevo al Artículo Primero:

“c) Agrégase en el artículo 15 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito por el Ministerio de Salud determinará el procedimiento que deben llevar a cabo las municipalidades para la acreditación de la idoneidad física y psíquica de los postulantes o de los titulares de licencias de conductor.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZAVAL Y COSME MELLADO (7X0X0).

El diputado señor Mellado, don Cosme, formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar el siguiente literal d), nuevo:

“d) Modifícase el artículo 75 en el siguiente sentido:

- Reemplázase el párrafo segundo del numeral 3 por el siguiente:

“Tratándose de los vehículos de transporte de personas, de carga, de movilización colectiva o de características que hagan imposible la retrovisual desde el interior del mismo, llevarán dos espejos laterales externos convencionales o cámaras con monitores, u otros dispositivos que realicen la misma función que un espejo lateral, entregando información sobre el campo de visión indirecto del conductor;”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZAVAL Y COSME MELLADO (7X0X0).

El Ejecutivo formuló una indicación para agregar el siguiente literal d), nuevo:

“d) Modifícase el artículo 75 en el siguiente sentido:

- Agrégase en el inciso tercero, luego del punto aparte que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración:

“A su vez, tratándose de vehículos cuya conducción requiera de licencia clase C, el acompañante deberá tener un mínimo de doce años, ir con los pies apoyados en los reposapiés laterales de la motocicleta o del vehículo que corresponda; y, en ningún caso, podrá situarse en el lugar intermedio entre el conductor y el manubrio del vehículo.”.”.

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar el siguiente literal e), nuevo:

“e) Modifícase el artículo 200 en el siguiente sentido:

1. Reemplázase en el numeral 42 la expresión “, y” por un punto y aparte.

2. Agrégase el siguiente numeral 47, nuevo:

“47. Declarar falsamente que no padece alguna de las enfermedades inhabilitantes o restrictivas para efectos de acreditar idoneidad física y psíquica en lo que respecta al procedimiento de la obtención o control de licencias de conductor.”.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZAVAL Y COSME MELLADO (7X0X0).

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar el siguiente literal f), nuevo:

“f) Agrégase el siguiente artículo 209 bis, nuevo:

f.- Agrégase el siguiente artículo 209 bis, nuevo:

“Artículo 209 bis.- Al conductor que hubiere declarado falsamente que no padece alguna de las enfermedades inhabilitantes o restrictivas para efectos de acreditar idoneidad física y psíquica, le será cancelada la licencia de conductor. En tal caso se aplicará lo establecido en el inciso final de artículo 208 de la presente ley.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (7X0X0).

ARTÍCULO SEGUNDO.- Modifíquese la Ley N°18.490 que establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados de accidentes personas, de la siguiente forma:

a) Reemplácese los numerales 1,2,3 y 4 del artículo 25, por los siguientes:

“1. Una cantidad equivalente a 600 unidades de fomento en caso de muerte;

2. Una cantidad equivalente a 600 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente total;

3. Una cantidad equivalente de hasta 400 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente parcial, debiendo el monto definitivo ser una proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza, y

4. Una cantidad equivalente de hasta 600 unidades de fomento por concepto de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, farmacéutica y cualquiera otra que se requiera para su rehabilitación. Estas 600 unidades de fomento se destinarán sólo al pago o copago de los gastos señalados precedentemente.”.

Este artículo fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (6X0X0).

El diputado señor Irarrázaval formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para incorporar en el artículo 30, un inciso final nuevo, del siguiente tenor:

“El plazo indicado en el inciso anterior se reducirá a siete días, para el caso de muerte de la víctima, desde la presentación de los documentos indicados precedentemente.”.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (6X0X0).

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para eliminar el Artículo Tercero del proyecto de ley, pasando el actual artículo cuarto a ser tercero.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (6X0X0).

ARTÍCULO CUARTO.- Modifíquese el actual inciso cuarto del artículo 66 del Código del Trabajo, pasando a ser su texto definitivo el que sigue:

“El trabajador al que se refiere el inciso primero gozará de fuero laboral por un periodo de un mes a partir del día del respectivo fallecimiento. Tratándose de trabajadores cuyos contratos de trabajo sean a plazo fijo o por obra o servicio determinado, el fuero señalado en el inciso anterior se mantendrá vigente por el mismo periodo o hasta el término de dicho contrato.”.

Este artículo fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (6X0X0).

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

“Artículo transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictar el reglamento de que trata la presente ley en el plazo de doce meses contados desde su publicación en el Diario Oficial, debidamente suscrito por el Ministerio de Salud. Las modificaciones introducidas por esta ley a la Ley del Tránsito comenzarán a regir en el plazo de noventa días desde la publicación del reglamento señalado en el inciso anterior.”.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (6X0X0).

El Diputado señor Mellado, don Cosme, formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para incorporar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

“Artículo transitorio.- El reglamento de la ley N° 18.290 establecerá un protocolo para todas las instituciones de salud, respecto al cobro de honorarios en caso de muerte de un niño, niña o adolescente.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN

REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZAVAL Y COSME MELLADO (6X0X0).

C.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.-

1.- El numeral 2 del literal a) del Artículo Primero del proyecto de ley:

2.- Incorpórese los siguientes incisos, segundo y tercero, nuevos del siguiente tenor:

“Los médicos pertenecientes a cada Dirección de Tránsito deberán ceñirse estrictamente al instructivo elaborado por la autoridad competente y en tal sentido, suscribir una declaración jurada que certifique que el postulante no manifiesta ninguna de las enfermedades señaladas en el Reglamento de Tránsito que corresponda de conformidad a la ley.

El profesional médico que falseare las informaciones establecidas en el inciso anterior será sancionado con una multa a beneficio fiscal de entre veinte y cincuenta unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia, procederá adicionalmente las multas indicadas, las penas establecidas en virtud del artículo 210 del Código Penal.”.

2.- El literal b) del Artículo Primero del proyecto de ley:

b) Incorpórese un inciso cuarto nuevo, pasando el actual a ser quinto y así sucesivamente, en el artículo 195, del siguiente tenor:

“En caso de formalización por cuasidelito o delito de homicidio como consecuencia de del delito contemplado en el inciso segundo y tercero de este artículo, se presumirá que el imputado es un peligro para la sociedad, en los términos de la letra c) del artículo 140 del Código Procesal Penal, en caso de haber sido imputado anteriormente por un delito de la misma naturaleza.”.

3.- El numeral 1 de una indicación del Ejecutivo para agregar un literal d), nuevo, al Artículo Primero:

“d) Modifícase el artículo 75 en el siguiente sentido:

1. Reemplázase el párrafo segundo del numeral 3 por el siguiente:

“Tratándose de los vehículos de transporte de personas, de carga, de movilización colectiva o de características que hagan imposible la retrovisual desde el interior del mismo, llevarán dos espejos laterales externos convencionales, cámaras con monitores, u otros dispositivos que realicen la misma función que un espejo lateral, entregando información sobre el campo de visión indirecto del conductor;”.

4.- Indicación de la diputada Érika Olivera para reemplazar el literal a) del Artículo Segundo del proyecto de ley, por el siguiente:

a) Reemplácese los numerales 1,2,3 y 4 del artículo 25, por los siguientes:

“1. Una cantidad equivalente a 600 unidades de fomento para vehículos particulares y 300 para vehículos fiscales en caso de muerte;

2. Una cantidad equivalente a 600 unidades de fomento para vehículos particulares y 300 para vehículos fiscales en caso de incapacidad permanente total;

3. Una cantidad equivalente de hasta 400 unidades de fomento para vehículos particulares y 200 para vehículos fiscales en caso de incapacidad permanente parcial, debiendo el monto definitivo ser una proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza, y:

4. Una cantidad equivalente de hasta 600 unidades de fomento por concepto de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, farmacéutica y cualquiera otra que se requiera para su rehabilitación para vehículos particulares y 300 para vehículos fiscales. Estas 600 o 300 unidades de fomento se destinarán sólo al pago o copago de los gastos señalados precedentemente.”.

5.- Indicación del Ejecutivo para incorporar en el artículo 30, un inciso final nuevo, del siguiente tenor

“El plazo indicado en el inciso anterior se reducirá a dos días, para el caso de muerte de la víctima, desde la presentación de los documentos indicados precedentemente.”.

6.- El Artículo Tercero del proyecto de ley:

ARTÍCULO TERCERO.- agréguese un nuevo inciso tercero al artículo 157 del Código Procesal Penal, pasando el actual inciso tercero a ser el cuarto, del siguiente tenor :

“El juez, a petición del querellante o de la víctima, decretará las medidas cautelares reales necesarias señaladas en el inciso anterior para asegurar prudencialmente el pago de la indemnización de perjuicios a la que pueda ser condenado el imputado.”.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto fuerza ley N°1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito:

a.- En su artículo 13, reemplácense los punto y coma, pasando a ser punto y seguido, y agrégase el siguiente número 6, nuevo:

“6) Acreditar, mediante declaración jurada, que no ha sido diagnosticado ni conoce padecer de alguna de las enfermedades

inhabilitantes o restrictivas establecidas en el reglamento dispuesto para tales efectos.”.

b.- En su artículo 14:

i.- Agrégase en el literal A), número 2, letra a), luego de la palabra “respectivo”, la expresión: “de acuerdo a lo establecido por el reglamento.”.

ii.- Agrégase en su literal B), número 2, luego del punto aparte, que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

“La evaluación de la idoneidad física y psíquica de los postulantes o de los titulares de licencias de conductor deberá realizarse de acuerdo a lo establecido en el reglamento.”.

iii.- Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“En todo caso, será imperativo suscribir las declaraciones juradas de los números 4) y 6) del artículo 13 de la presente ley por parte de los interesados respecto de todo tipo de licencia.”.

c.- Agrégase en su artículo 15, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito por el Ministerio de Salud determinará el procedimiento que deben llevar a cabo las municipalidades para la acreditación de la idoneidad física y psíquica de los postulantes o de los titulares de licencias de conductor.”.

d.- En su artículo 75:

i.- Reemplázase el inciso segundo del número 3, por el siguiente:

“Tratándose de los vehículos de transporte de personas, de carga, de movilización colectiva o de características que hagan imposible la retrovisual desde el interior del mismo, llevarán dos espejos laterales externos convencionales o cámaras con monitores, u otros dispositivos que realicen la misma función que un espejo lateral, entregando información sobre el campo de visión indirecto del conductor;”.

ii.- Agrégase en su inciso tercero, luego del punto aparte que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración:

“A su vez, tratándose de vehículos cuya conducción requiera de licencia clase C, el acompañante deberá tener un mínimo de doce años, ir con los pies apoyados en los reposapiés laterales de la motocicleta o del vehículo que corresponda; y, en ningún caso, podrá situarse en el lugar intermedio entre el conductor y el manubrio del vehículo.”.

e.- En su artículo 200:

i.- Reemplázase en el número 42 la expresión “, y” por un punto y aparte.

ii.- Agrégase el siguiente número 47, nuevo:

“47. Declarar falsamente que no padece alguna de las enfermedades inhabilitantes o restrictivas para efectos de acreditar idoneidad física y psíquica en lo que respecta al procedimiento de la obtención o control de licencias de conductor.”.

f.- Agrégase el siguiente artículo 209 bis, nuevo:

“Artículo 209 bis.- Al conductor que hubiere declarado falsamente que no padece alguna de las enfermedades inhabilitantes o restrictivas para efectos de acreditar idoneidad física y psíquica, le será cancelada la licencia de conductor. En tal caso se aplicará lo establecido en el inciso final de artículo 208 de la presente ley.”.

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.490, que establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados de accidentes personas:

a.- Reemplácense los números 1, 2, 3 y 4 de su artículo 25, por los siguientes:

“1. Una cantidad equivalente a 600 unidades de fomento en caso de muerte;

2. Una cantidad equivalente a 600 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente total;

3. Una cantidad equivalente de hasta 400 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente parcial, debiendo el monto definitivo ser una proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza, y

4. Una cantidad equivalente de hasta 600 unidades de fomento por concepto de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, farmacéutica y cualquiera otra que se requiera para su rehabilitación. Estas 600 unidades de fomento se destinarán sólo al pago o copago de los gastos señalados precedentemente.”

b.- Incorpórese en su artículo 30, el siguiente inciso final nuevo:

“El plazo indicado en el inciso anterior se reducirá a siete días, para el caso de muerte de la víctima, desde la presentación de los documentos indicados precedentemente.”.

Artículo 3°.- Sustitúyese el inciso cuarto del artículo 66 del Código del Trabajo, por el siguiente:

“El trabajador al que se refiere el inciso primero gozará de fuero laboral por un periodo de un mes a partir del día del respectivo fallecimiento. Tratándose de trabajadores cuyos contratos de trabajo sean a plazo fijo o por obra o servicio determinado, el fuero señalado en el inciso anterior se mantendrá vigente por el mismo periodo o hasta el término de dicho contrato.”.

Artículos transitorios.-

Primero.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictar el reglamento de que trata la presente ley en el plazo de doce meses contados desde su publicación en el Diario Oficial, debidamente suscrito por el Ministerio de Salud.

Las modificaciones introducidas por esta ley en la ley de Tránsito comenzarán a regir en el plazo de noventa días desde la publicación del reglamento señalado en el inciso anterior.

Segundo.- El reglamento de la ley N° 18.290 establecerá un protocolo para todas las instituciones de salud, respecto al cobro de honorarios en caso de muerte de un niño, niña o adolescente.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 28 de noviembre de 2024.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 30 de julio, 6 de agosto y 26 de noviembre de 2024, con la asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado, y los diputados señores René Alinco, Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Mauro González, Juan Irrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Mauricio Ojeda, Leonidas Romero (reemplazo permanente por el diputado Mauro González) y Jaime Sáez.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión