

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

BOLETÍN N°3.800-15.

HONORABLE CÁMARA:

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

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

Constancias reglamentarias.

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

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

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

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

I. ANTECEDENTES GENERALES.

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

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

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

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

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

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

2.- Limpiaparabrisas;

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

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

4.- Velocímetro;

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

6.- Extintor de incendio;

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

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

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

10.- Cinturones de seguridad para los asientos delanteros.

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

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

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

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

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

“Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad, los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

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

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

2.- En zonas rurales:

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

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

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

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

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

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;
2.- Eliminado.
3.- Conducir un vehículo con una licencia de conductor distinta de la que corresponda, salvo lo dispuesto en el inciso primero del artículo 196 D;

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

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

6.- Conducir un vehículo sin la placa patente;

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

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

9.- Eliminado.

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

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

12.- Eliminado.

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

- 14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;
- 15.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6, 7 u 8 del artículo 159;
- 16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;
- 17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;
- 18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;
- 19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;
- 20.- Eliminado.
- 21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;
- 22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;
- 23.- Mantener animales sueltos en la vía pública o cierros en mal estado que permitan su salida a ella;
- 24.- No detener el vehículo antes de cruzar una línea férrea;
- 25.- Efectuar servicio público de pasajeros con vehículo rechazado en las revisiones técnicas de reglamento, o respecto de las cuales no se haya cumplido el trámite en su oportunidad;
- 26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;
- 27.- Proveer de combustibles a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;
- 28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;
- 29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;
- 30.- Mantener en circulación un vehículo destinado al servicio público de pasajeros o al transporte de carga con infracción a los artículos 63, 64 y 82, o sin las revisiones técnicas de reglamento aprobadas o con el sistema de dirección en mal estado, de las que será responsable el propietario;
- 31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;
- 32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;
- 33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;
- 34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;
- 35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

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

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

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

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

III. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República, y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales, las contenidas en la moción.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por otra parte, indicó que la ley N° 20.068, en su artículo 1° N° 24, letra d) y e), publicada en diciembre de 2006, reguló el uso de los cinturones de seguridad en los vehículos particulares, taxis, transporte escolar y otras normas sobre menores de 8 y 4 años.

Recordó que en la discusión de la ley N° 20.068, se debatió acerca de la imposición de cinturones de seguridad en el transporte público, desechándose finalmente su obligación, por distintas razones, como las que se explicitarán más adelante.

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

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

Por lo tanto, resulta impracticable exigirle al conductor la obligación que pesa sobre el pasajero de colocarse el cinturón de seguridad, salvo que esté en mal estado, como se impuso en los taxis bajo la ley N° 20.068.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El proyecto planteado en la moción, propone introducir nuevas exigencias de equipamiento: la primera de ellas exigible a todo vehículo de transporte público de personas, consiste en que éstos cuenten con cinturones de seguridad en todos y cada uno de los asientos de pasajero, siendo además obligatorio el uso de los mismos, por parte de los pasajeros. La segunda exigencia, aplicable específicamente a los denominados buses interurbanos, consiste en la instalación y operación en el mismo vehículo, de algún dispositivo o artefacto técnico limitador de velocidad, cuyo efecto será impedir que se exceda la velocidad máxima permitida a este tipo de vehículos en zonas rurales.

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

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

a) Agrégase el siguiente inciso final al artículo 79:

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

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

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

c) Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 198:

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

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

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

***Los Diputados señores Alvarado, don Claudio; Correa, don Sergio; García, don René Manuel; Hernández, don Javier; Quintana, don Jaime; Sabag, don Jorge; Uriarte, don Gonzalo y Venegas, don Mario, formularon una indicación para sustituir el texto del proyecto de la moción, por el siguiente:**

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

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

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

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

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

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

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

VII. TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado Informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.