



**CHILE**  
**INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN LOS PROYECTOS QUE MODIFICAN DIVERSOS CUERPOS LEGALES PARA OBLIGAR A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS A REALIZAR CONTROLES PREVENTIVOS DE CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS A SUS CONDUCTORES**

---

**BOLETINES N°s 16.853-15 y 16.872-15 (Refundidos).**

**HONORABLE CÁMARA:**

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar sobre los proyectos de ley referidos en el epígrafe, en primer trámite constitucional y reglamentario, originados en las mociones que a continuación se enuncian:

1.- De los congresistas Boris Barrera, María Francisca Bello, Fernando Bórquez, Felipe Camaño, Karol Cariola, Luis Cuello (A), Jaime Mulet, Marlene Pérez, Daniela Serrano y Jaime Sáez, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para que los operadores de transporte público mayor dispongan, en los terminales, de instrumentos de control del consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores. **BOLETÍN N° 16.853-15.**

2.- De los congresistas Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Felipe Camaño, Nathalie Castillo, Juan Antonio Coloma, Carolina Marzán (A), Cosme Mellado, Gloria Naveillan, Emilia Nuyado y Cristián Tapia, que modifica diversos cuerpos legales para obligar a las empresas de transporte remunerado de pasajeros a realizar controles preventivos del consumo de alcohol y drogas a sus conductores. **BOLETÍN N° 16.872-15.**

\*\*\*\*\*

Cabe hacer presente que en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 A de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, la Sala acordó en su Sesión 102/373, de 15 de diciembre de 2025, que las mociones sean refundidas y tramitadas en conjunto.

\*\*\*\*\*

**I.- CONSTANCIAS PREVIAS.**

**1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DE LOS PROYECTOS.**

Obligar a las empresas de transporte público y privado remunerado de pasajeros a realizar controles periódicos preventivos a las y los conductores de los vehículos para detectar el consumo de drogas e informar, de manera semestral, a las autoridades pertinentes, sobre la realización de estos controles. Frente a su incumplimiento se considera la aplicación de multas y sanciones.

**2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.**

NO HAY.

**3.- TRÁMITE DE HACIENDA.**

NO HAY. (Atendiendo al informe financiero que se consigna en el presente informe).



**4.- LOS PROYECTOS FUERON APROBADOS, EN GENERAL, POR UNANIMIDAD.**

**VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO Y JAIME MULET (6X0X0).**

**5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR COSME MELLADO PINO.**

\*\*\*\*\*

La Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Juan Carlos Muñoz, del Subsecretario de Transportes, don Jorge Daza, y del asesor de la Cartera, don Felipe González.

\*\*\*\*\*

## **II. ANTECEDENTES.**

### **I.- MOCIÓN. BOLETÍN N°16.853-15**

#### **Se señala en la iniciativa:**

Actualmente en nuestro país se ha abierto un debate relativo a los niveles de consumo de alcohol, psicotrópicos y estupefacientes prevalentes en la población particularmente en relación aquellas actividades incompatibles con dicho consumo como la conducción de vehículos de transporte público.

En este último aspecto, la última encuesta del Servicio Nacional de Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA) da cuenta que un 8,2% de los chilenos admite que condujo bajo la influencia del alcohol, un 2,6% de los conductores asumen que manejaron bajo los efectos de la marihuana y un 0,7% condujo bajo los efectos de otras drogas

Por su parte, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (en adelante CONASET) y Carabineros cifran a 2022 en 9.081 (10,6%) los accidentes causados por el alcohol y en 2016 se estimó en 722 (0,8%) los accidentes causados por fatiga y/o consumo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos. Sin embargo, se han conocido públicamente accidentes de tránsito vinculados al consumo por parte de los choferes de alcohol y drogas que han tenido consecuencias graves sobre terceros como el volcamiento de un bus en Mendoza a causa del cual fallecieron 3 menores de edad y el lamentable accidente ocurrido recientemente en la ciudad de Valparaíso, cerro Cordillera, en el cual un conductor de la locomoción colectiva atropelló a un adolescente de 14 años con resultado de muerte.

Nuestra legislación contempla y sanciona la incompatibilidad entre el consumo de alcohol o drogas y la conducción de vehículos motorizados. Por ejemplo, el artículo 16 de la Ley de Tránsito establece dentro de las variables a considerar para establecer la idoneidad moral, física y psíquica para acceder a una licencia de conducir, la existencia de faltas o infracciones a la Ley sobre Expendio y Consumo de Bebidas Alcohólicas y/o la Ley 20.000. El artículo 110 prohíbe la conducción de cualquier vehículo o medio de transporte en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas y el artículo 193º sanciona la conducción en estado de ebriedad con diversos grados

Para supervigilar el cumplimiento de las normas anteriores el artículo 4º designa a Carabineros de Chile, a su vez el artículo 183 faculta a Carabineros de Chile a realizar pruebas para medir la presencia de alcohol, estupefacientes o sicotrópicos a conductores de vehículos motorizados.



Sin embargo, los controles de alcotest y narcotest empleados aleatoriamente en la vía pública resultan insuficientes para prevenir la ocurrencia de accidentes donde intervienen microbuses en las ciudades, provocados por el consumo de alcohol o sustancias sicotrópicas o estupefacientes. En este caso, la responsabilidad de la operación del transporte público mayor debe traer aparejada deberes más claros y explícitos. La prevención de la conducción bajo la influencia de drogas o alcohol es crítica en la operación del transporte público mayor. En este sentido, las empresas tienen el deber de ejecutar medidas preventivas que resulten efectivas. Es la vida y la integridad física de los usuarios lo que está en juego.

Por lo anterior resulta necesario contemplar con una norma que garantice la presencia de pruebas en terminales de buses de manera tal de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito a causa presencia del alcohol o drogas en el organismo de los conductores de buses urbanos cuya gravedad puede ser superior a un accidente con otra clase de vehículos menores.

#### Proyecto de Ley

Modifíquese el Decreto con Fuerza de Ley N° 1 del año 2007 del Ministerio de Transportes, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito para agregar un artículo 183 - A nuevo del siguiente tenor:

“Los operadores de transporte público mayor urbano estarán obligados a disponer, en cada terminal, de instrumentos de prueba respiratoria cuyo fin sea acreditar la presencia en el organismo de alcohol, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Los operadores deberán designar en cada terminal a un administrador responsable de la aplicación de las pruebas. La empresa deberá informar a Carabineros la identidad del administrador responsable en el plazo de diez días desde su designación, como también de su reemplazo.

El administrador responsable deberá aplicar la prueba a cada uno de los conductores del servicio de transporte al inicio y al término de la respectiva jornada laboral. El resultado de las pruebas, si arrojen presencia de alcohol, sustancias psicotrópicas o estupefacientes, deberá ser informado por el administrador empresa a Carabineros en el plazo de dos horas. La infracción del deber del administrador responsable de practicar la prueba a los conductores o del deber de informar el resultado cuando corresponda, será KU con la pena de prisión en su grado mínimo o multa de ocho a diez unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por nueve meses.

## II.- MOCIÓN. BOLETÍN N°16.872-15

### FUNDAMENTOS:

La legislación del tránsito establece normas claras para garantizar la seguridad en las vías públicas. Sin embargo, es evidente que aún existen vacíos que necesitan ser abordados para prevenir conductas peligrosas que pongan en riesgo la vida y seguridad de las personas. En particular, es crucial regular el consumo de sustancias que puedan afectar la capacidad de conducción de los operadores de vehículos del transporte público y privado remunerado de pasajeros y de transporte de carga, ya que esto representa un riesgo significativo para la seguridad vial.

El propósito de este proyecto es fortalecer las medidas de prevención en el ámbito del transporte público y privado remunerado de pasajeros, en que los conductores tienen una responsabilidad especial hacia quienes transportan. Es fundamental que las empresas de transporte asuman un papel proactivo en la protección de la comunidad, implementando controles regulares para detectar el consumo de drogas entre sus conductores.

Es cada vez más común enterarnos a través de los medios de comunicación sobre conductores de diversos tipos de transporte terrestre que se ven involucrados en accidentes viales, arriesgando la vida de las personas e incluso, muchas veces, causando pérdidas irreparables. Esta situación refleja una preocupante tendencia en la seguridad vial, donde factores como la imprudencia, el exceso de velocidad, el uso del teléfono



móvil al volante y la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas juegan un papel determinante.

Ante la cruda realidad que enfrentamos en nuestras vías públicas, resulta imperativo reflexionar sobre los recientes y trágicos incidentes que han conmocionado a la sociedad.

El domingo 5 de mayo de 2024, una familia completa perdió la vida en un fatídico accidente ocurrido en la autopista Troncal Sur en la comuna de Villa Alemana, Región de Valparaíso. El conductor del microbús interurbano implicado, aparentemente transitaba a exceso de velocidad y se sospecha que fumaba mientras conducía. La irresponsabilidad al volante y el riesgoso comportamiento del conductor contribuyeron al desenlace fatal, dejando un saldo de dolor y devastación que podría haberse evitado con medidas adecuadas de seguridad vial y atención de emergencias.

En un suceso igualmente desgarrador, ocurrido el 13 de mayo de 2024, un adolescente de 14 años estaba esperando locomoción para dirigirse a su establecimiento educacional "Liceo Eduardo de la Barra de Valparaíso" cuando perdió la vida en un trágico atropello en el cerro Cordillera, comuna de Valparaíso. Se sospecha que el conductor iba bajo los efectos de la cocaína, evidenciando la urgente necesidad de medidas que garanticen la responsabilidad de los conductores y la protección de los peatones en nuestras calles y carreteras y subraya la importancia de combatir el consumo de drogas al volante.

Estos eventos lamentables son un llamado urgente a la acción para mejorar la seguridad vial y proteger la vida de todos los ciudadanos, especialmente de aquellos más vulnerables ante el peligro del tráfico urbano.

Estos hechos han impactado a todo Chile y debemos impedir que situaciones como estas vuelvan a ocurrir.

El Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA) ha señalado que se ha observado una baja en el consumo de alcohol al volante, pero un preocupante incremento en la positividad de exámenes de narcotest en conductores.

Esta realidad plantea un serio desafío en materia de seguridad vial, ya que el consumo de drogas mientras se conduce puede tener consecuencias igualmente peligrosas que el alcoholismo al volante, si no más. La alteración del estado de conciencia y la disminución de reflejos que producen algunas drogas pueden aumentar significativamente el riesgo de accidentes de tránsito, poniendo en peligro no solo la vida del conductor, sino también la de otros usuarios de la vía pública.

En este sentido, el llamado a la responsabilidad y la prudencia al volante se vuelve más urgente que nunca. Es fundamental que los conductores sean conscientes de los riesgos asociados al consumo de drogas y tomen medidas para evitar manejar bajo sus efectos. La educación y la concienciación pública sobre este tema son aspectos clave para combatir este problema y reducir el número de accidentes causados por conductores bajo la influencia de drogas.

Por otro lado, las autoridades y los organismos pertinentes deben redoblar sus esfuerzos en la aplicación de medidas de prevención y control. Esto incluye la realización de controles de narcotest más frecuentes, así como campañas de sensibilización dirigidas a la población en general. Además, es importante fortalecer la legislación en materia de seguridad vial para establecer sanciones más severas para aquellos que conduzcan bajo los efectos de drogas y en el caso de este proyecto, hacer responsables a las empresas de transporte público y privado remunerado de pasajeros.

#### EFFECTOS DE LAS DROGAS AL VOLANTE:

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define a la droga como toda sustancia natural o sintética que al ser introducida al organismo puede alterar de algún



modo el Sistema Nervioso Central, generando modificaciones en el estado de conciencia, de pensamiento, de estados de ánimo y funciones motoras. A su vez, estas sustancias se reconocen como susceptibles de crear dependencia ya sea psicológica y/o física.

A continuación, se explica el efecto de distintos tipos de drogas en la conducción:

---

**Depresoras** – Marihuana, Cannabinoides Sintéticos, Heroína, Desmorfina, Fentanilo y sus derivados: Las drogas depresoras ralentizan el funcionamiento del sistema Nervioso Central, lo que puede llevar desde la desinhibición hasta el coma en un proceso de adormecimiento cerebral. Esto se traduce en movimientos más lentos del conductor, aumentando el riesgo en situaciones de emergencia como el cruce imprevisto de un peatón. Además, existe mayor probabilidad de distracción, somnolencia al volante y toma de decisiones peligrosas debido a la desinhibición y a una falsa sensación de control. Los medicamentos psicotrópicos, como las benzodiazepinas, también tienen efectos similares y se consideran drogas depresoras.

**Alucinógenas** – Hongos Alucinógenos, LSD (Dietilamida de Ácido Lisérgico), LSA (Amida de ácido D-lisérgico), Triptaminas Alucinógenas, Dimetiltriptamina (DMT), PCP (Fenciclidina), Ketamina: Este tipo de drogas afecta gravemente el funcionamiento del Sistema Nervioso Central, alterando la percepción de la realidad, el estado de ánimo y los procesos de pensamiento. En la conducción, pueden provocar efectos significativos incluso con pequeñas dosis, como alucinaciones y distorsiones en la percepción de la realidad. Esto conlleva a tomar decisiones incorrectas e impredecibles, ya que se pueden percibir de manera distorsionada los colores de los semáforos y otras señales de tránsito.

Las sustancias como MDMA (conocida como éxtasis y molly), Nuevas Sustancias Psicoactivas, Fenetilaminas (conocidas como NBOMe, tusi, cocaína rosada y N-Bonen), y Catinonas Sintéticas, MDPV, Metilona y Mefredona (conocidas como droga zombie, sales de baño y vanilla sky), generan un efecto tanto estimulante como alucinógeno del Sistema Nervioso Central.

#### LEGISLACIÓN VIGENTE EN CHILE:

La legislación actual establece sanciones para aquellos que conduzcan bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas. Sin embargo, como ya se ha señalado, es necesario destacar que la detección de este tipo de consumo ha sido históricamente más desafiante que la detección de alcohol. Es crucial equipar a las autoridades con los recursos necesarios para abordar esta problemática de manera efectiva.

El artículo 110 de la Ley de Tránsito, señala que se prohíbe, al conductor y a los pasajeros, el consumo de bebidas alcohólicas en el interior de vehículos motorizados. Se prohíbe, asimismo, la conducción de cualquier vehículo o medio de transporte, la operación de cualquier tipo de maquinaria o el desempeño de las funciones de guardafrenos, cambiadores o controladores de tránsito, ejecutados en estado de ebriedad, bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol.

A su vez, el artículo 182 del mismo cuerpo legal, faculta a carabineros para realizar pruebas destinadas a detectar la presencia de alcohol en el organismo o verificar la conducción bajo la influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Además, carabineros puede practicar estos exámenes a cualquier persona que, según su criterio fundado, parezca estar preparada para conducir en un lugar público y presente signos externos de incapacidad para hacerlo.

Por otro lado, el artículo 195 bis de la Ley de Tránsito establece que la negativa injustificada de un conductor a someterse a las pruebas respiratorias u otros exámenes científicos destinados a establecer la presencia de alcohol o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el cuerpo, previstos en el artículo 182, será sancionada con multa de 3 a 10 UTM y con la suspensión de licencia hasta por 1 mes.



Además, es importante señalar que actualmente no existe una obligación legal para que las empresas de transporte realicen controles preventivos de drogas a sus conductores. Esta laguna en la regulación debe ser abordada para garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías.

#### LEGISLACIÓN COMPARADA:

##### Brasil:

En Brasil, de acuerdo al Código de Tráfico, artículo 148 A, los conductores deben someterse a los exámenes toxicológicos para obtener o renovar su licencia de conducir.

Este examen debe referirse al consumo de sustancias psicoactivas que, comprobadamente comprometan las capacidades de conducción, en los noventa días previos al control.

Por su parte, el artículo 165 determina que conducir bajo la influencia de una sustancia psicoactiva que produzca dependencia es una infracción administrativa gravísima. La pena es multa y suspensión del derecho a conducir por 12 meses. En caso de reincidencia, en el plazo de 12 meses desde la falta anterior, la multa se duplica.

---

En materia de control, el artículo 277 establece que el conductor de un vehículo que participe de un accidente de tránsito debe ser sometido a examen clínico que permita determinar la presencia de sustancias psicoactivas en su persona.

Por otra parte, el artículo 306 dispone que es un crimen (y por ende con mayor sanción) conducir un vehículo automotor con las “capacidades psicomotoras alteradas” en razón de la influencia de una sustancia psicoactiva que determine dependencia será sancionado con detención de seis meses a tres años.

##### España:

En España, el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dispone en el artículo 14 sobre (Bebidas alcohólicas y drogas) lo siguiente:

No puede circular por las vías el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo. Se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción.

El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. El procedimiento, las condiciones y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección de drogas se determinan reglamentariamente.

Para efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, salvo causas excepcionales debidamente justificadas.

El mismo Real Decreto determina, en el artículo 77, que es una infracción muy grave conducir con presencia de drogas en el organismo.

##### Francia:

El Código de la Ruta, dispone en diversos artículos sobre la conducción después del uso de sustancias o plantas clasificadas como narcóticas.

En primer lugar, el artículo L235-1, dispone que cualquier persona que maneja un vehículo o acompaña a un conductor, y resulta del análisis de sangre o saliva que ha usado sustancias o plantas clasificadas como narcóticas será castigado con dos años de prisión y 4.500 euros.

Además de las penas indicadas, se les impondrá a dichos conductores las siguientes sanciones, por ejemplo:

Suspensión total por un máximo de tres años de la licencia de conducir.

Cancelación del permiso de conducir con la prohibición de solicitar la emisión de una nueva licencia por un máximo de tres años.

Obligación de llevar a cabo, a su cargo, un curso de sensibilización sobre seguridad vial y otro de sensibilización sobre los peligros del uso de narcóticos.

Reducción de la mitad del número máximo de puntos del permiso de conducir.

Los oficiales policiales, según su competencia funcional o territorial, pueden exigir al conductor la realización de pruebas para establecer si la persona conducía mientras usaba sustancias o plantas clasificadas como narcóticos (Artículo L235-2), medie o no accidente de tránsito o exista sospecha razonable de consumo.

Si las pruebas demuestran ser positivas o si el conductor se niega o no puede someterse a ellas, los oficiales policiales deberán llevar a cabo verificaciones que consisten en pruebas o exámenes médicos, clínicos y biológicos, con miras a establecer si la persona conducía mientras usaba sustancias o plantas clasificadas como narcóticos (artículo L235-2).

Estados Unidos de América, California:

Las pruebas sobre abuso de sustancias psicotrópicas realizadas por el Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos son esenciales para la seguridad de los empleados, sus compañeros de trabajo y el público que usa transporte.

Los empleados que prestan servicios sensibles desde el punto de vista de la seguridad deben someterse a pruebas de drogas o alcohol en las siguientes situaciones:

---

Antes del empleo.

Por sospecha / causa razonable.

Al azar.

Por reincorporación al trabajo.

Por seguimiento. El número de pruebas de seguimiento a las que se le someta es determinado por un profesional especializado en abuso de sustancias psicotrópicas (SAP por sus siglas

en inglés) y puede continuar durante un máximo de cinco años. Esto significa que el SAP determinará cuántas veces será sometido a pruebas (por lo menos seis veces en el primer año), durante cuánto tiempo y en relación con qué sustancia (drogas, alcohol o de ambos tipos). Su empleador tiene la obligación de hacer que las pruebas de seguimiento se realicen y se completen; además, su empleador deberá mantener una política conforme a la cual toda recolección de muestras para pruebas de seguimiento se realice bajo observación directa. Las pruebas de seguimiento se agregan a todas las demás pruebas exigidas por el DOT.

Después de un accidente.

La normativa sobre tránsito en los Estados Unidos de América, es de carácter estatal. En particular, en el Estado de California, las reglas sobre la conducción de vehículos y tránsito se encuentran en el Código del Vehículo, artículo 2, capítulo 12 de la División 11.

En primer lugar, la sección (artículo) 23.152, letras f y g, dispone que es ilegal:

Conducir un vehículo bajo la influencia de cualquier droga.

Conducir un vehículo bajo la influencia combinada de cualquier bebida alcohólica y droga.

En el mismo sentido, la sección 23.153 dispone que es ilegal:

Conducir un vehículo y al mismo tiempo realizar cualquier acto prohibido por la ley o que lesione a un tercero, mientras se encuentre bajo la influencia de cualquier droga.

Conducir un vehículo y al mismo tiempo realizar cualquier acto prohibido por la ley o que lesione a un tercero, mientras se encuentre bajo la influencia de cualquier droga en combinación del consumo de cualquier bebida alcohólica.

En materia de penalidades, se aplican sanciones similares a las infracciones de alcoholes; ello implica suspensión de licencia de conducir, multas (entre 390 y 5.000 dólares de los EE.UU), asistencia a clases para personas que han conducido bajo la influencia de las drogas, e incluso privación de libertad, según el condado donde ocurre la infracción (Shouse California, s/f).

En virtud de las consideraciones expuestas, los suscribientes del presente documento vienen en presentar el siguiente:

#### PROYECTO DE LEY:

Artículo 1°: Incorpórese el siguiente artículo 110° BIS nuevo a la Ley N° 18.290 de Tránsito, cuyo texto refundido,

coordinado y sistematizado se contiene en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del año 2009:

“Artículo 110 bis: Con el objeto de asegurar el cumplimiento de lo establecido en el inciso segundo del artículo precedente, las empresas de transporte público y privado remunerado de pasajeros, tendrán la obligación, a su costo, de realizar a las y los conductores de éstos vehículos, en al menos dos oportunidades dentro de un año calendario, pruebas respiratorias o de otra naturaleza destinadas a detectar la presencia de alcohol en el organismo o acreditar el hecho de conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas. La realización de las pruebas deberá realizarse al menos con cuatro meses de distancia entre uno y otro.

Lo anterior, es sin perjuicio de las pruebas que la autoridad competente realice a las y los conductores dentro de sus funciones en el control del tránsito.

Las pruebas deberán ser realizadas con instrumentos certificados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las características técnicas que define su reglamento, distinguiendo entre aquellos que son capaces de detectar la conducción bajo la influencia del alcohol o de los otros.

Las empresas de transporte público y privado remunerado de pasajeros, deberán confeccionar un registro escrito en que conste la realización y la periodicidad de las pruebas señaladas. La información del registro, deberá ser entregada semestralmente a la autoridad competente.

Sin perjuicio de las sanciones civiles y penales que correspondan, el incumplimiento de las obligaciones señaladas en el presente artículo, se aplicará una multa a beneficio fiscal de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales, a la empresa infractora, respecto de cada conductor a quien se haya omitido la realización del examen señalado, dentro de plazo y forma. En caso de reincidencia, la empresa perderá la autorización de funcionamiento asociada al servicio de transporte de pasajeros. La pérdida de la autorización de funcionamiento se hará efectiva desde el momento en que la autoridad competente autorice el funcionamiento de otra empresa que asegure la continuidad del servicio.

El Estado, a través de la autoridad competente, podrá fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente artículo.”.

Artículo 2°: Incorpórese el siguiente inciso final al artículo 25 del Código del Trabajo, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, del año 2002:

“Las empresas de transporte público y privado remunerado de pasajeros tendrán la obligación de contar, en los terminales de sus respectivas líneas de transporte, espacios dignos de

descanso, de aseo y de alimentación, para que las y los conductores puedan realizar su trabajo en óptimas condiciones.”.

### III.- INTERVENCIONES.

**El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza**, manifestó que la muerte de una persona en el sistema de transporte público siempre constituirá un hecho profundamente lamentable, particularmente cuando dicho resultado es consecuencia de la infracción a la ley mediante el consumo de alcohol o drogas por parte de quien conduce, más aún, considerando la responsabilidad que implica transportar pasajeros dentro del sistema de transporte público.

En ese contexto, señaló que el Ejecutivo tiene un especial interés en avanzar legislativamente en esta materia, manifestando su disposición a que el proyecto pueda refundirse con la iniciativa presentada por el diputado Cuello, contenida en el Boletín N° 16853-15, así como con otras indicaciones o proyectos actualmente en tramitación en distintas comisiones. Indicó que recientemente participó en la Comisión de Personas Mayores y Discapacidad, instancia en la que también se analiza un proyecto relacionado, cuyos contenidos podrían eventualmente complementarse con la iniciativa en discusión.

Enfatizó que para el Ministerio resulta prioritario legislar en esta materia, precisando que actualmente dicha cartera no cuenta con atribuciones legales para exigir la realización de exámenes de alcohol y drogas a los conductores de la locomoción colectiva. En ese sentido, calificó el proyecto como positivo, en cuanto permitiría otorgar mayores atribuciones al Ministerio y, al mismo tiempo, reforzar las garantías de seguridad para las personas que utilizan el transporte público en todas las regiones del país.

Finalmente, informó que el Ministro de Transportes sostuvo conversaciones con la diputada Marzán, reiterando la disposición del Ejecutivo a otorgar urgencia suma a la iniciativa, con el objetivo de que pueda iniciarse prontamente su discusión en comisión y avanzar con celeridad en su tramitación legislativa.

**La diputada señora Carolina Marzán** agradeció la disposición de la Subsecretaría de Transportes y, especialmente, del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, destacando que la reciente muerte de Paloma, estudiante de Nutrición de la Universidad de Valparaíso, ocurrida la semana anterior, constituyó un hecho que impactó de manera profunda y transversal a la sociedad.

Señaló que dicho caso evoca inevitablemente otros hechos igualmente dolorosos, como el de Mauro Alberto, joven de 14 años, cuyo nombre fue incorporado como denominación de esta iniciativa legal, como un acto de justicia, memoria y reconocimiento, a solicitud expresa de su madre y su padre. Indicó que estos hechos evidencian que la legislación vigente carece de herramientas suficientes y eficaces para abordar adecuadamente situaciones vinculadas a muertes provocadas por conductores bajo los efectos de drogas, tal como lo había señalado previamente el Subsecretario.

Enfatizó que, mientras no se avance en una normativa robusta, continuarán ocurriendo muertes a lo largo del país producto de la conducción irresponsable de personas que manejan bajo los efectos de sustancias ilícitas, situación que genera un daño irreparable a las familias y a la sociedad. En ese sentido, manifestó que estas conductas deben ser abordadas con la máxima severidad, dado su carácter altamente peligroso y reiterativo.

Asimismo, hizo referencia a experiencias de legislación comparada, citando el caso de Brasil, donde se exige la presentación de exámenes de drogas como requisito para la obtención o renovación de la licencia de conducir, lo que permite no solo fiscalizar, sino también generar un cambio cultural preventivo en la población.

Explicó que el proyecto en discusión propone que cada seis meses las empresas de transporte público y privado asuman la obligación de realizar test de drogas a sus conductores, con cargo a las propias empresas, sin implicar costos para el Estado. El objetivo central de esta medida es otorgar certeza y seguridad a los usuarios del transporte, garantizando que niños, adolescentes, adultos y personas mayores puedan desplazarse y regresar a sus hogares de manera segura.

Por otro lado, informó que sostuvo reuniones previas con el Ministro de Transportes en las cuales se abordaron aspectos relevantes del proyecto, tales como la responsabilidad de las empresas, la disponibilidad de recursos y la eventual consideración del consumo problemático como una enfermedad, temas que —a su juicio— pueden ser debidamente discutidos y resueltos en el marco de esta comisión.

Asimismo, destacó la importancia de la ley N° 21.692, que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros, señalando que su artículo primero crea fondos destinados a promover una conducción segura y responsable. En ese contexto, planteó que las empresas podrían postular a dichos recursos, lo que impediría argumentar falta de financiamiento como obstáculo para la implementación de los controles propuestos, cuestión respecto de la cual solicitó también la opinión del Ejecutivo.

Finalmente, reiteró la urgencia de avanzar con celeridad en la tramitación del proyecto, señalando que, aun cuando su período legislativo concluye próximamente, se trata de una iniciativa trabajada por más de un año, cuyo retraso impacta directamente en la seguridad vial y en la respuesta del Estado frente al dolor de las víctimas.

La señora Jenifferth Estay, madre del joven Mauro Alberto Gómez Estay (Q.E.P.D.), manifestó que en su región el consumo de drogas por parte de conductores del transporte público — micros y colectivos— se ha ido normalizando, configurando un problema de carácter regional.

Señaló que los casos de Mauro, Consuelo y Paloma no constituyen hechos aislados, y enfatizó que su intervención no se limita a la pérdida de su hijo, sino que responde a una problemática estructural que afecta a toda la comunidad. En ese sentido, sostuvo que existe un vacío normativo grave, agregando que estos hechos son

totalmente evitables y que, desde su perspectiva, no pueden calificarse como accidentes.

Argumentó que cuando una persona decide conducir un bus bajo los efectos de drogas, dicha conducta constituye una decisión consciente, distinta de situaciones fortuitas, como fallas mecánicas, errores involuntarios o deficiencias de la infraestructura vial. Enfatizó que, en estos casos, el conductor asume deliberadamente el riesgo de poner en peligro la vida de muchas personas, tanto de quienes se trasladan al interior del vehículo como de terceros. Por ello, sostuvo que este tipo de hechos deja de ser accidental y debe ser abordado como una conducta prevenible y sancionable.

En este contexto, indicó que la denominada “Ley Alberto” tiene un carácter eminentemente preventivo, cuyo objetivo principal es impedir que conductores bajo los efectos de drogas se suban a los vehículos de transporte público, protegiendo así la vida de los usuarios y de la comunidad en general.

Asimismo, reconoció que los conductores son también trabajadores y que enfrentan condiciones laborales precarias y múltiples carencias, las que en algunos casos pueden influir en estas conductas. No obstante, señaló que dichas situaciones pueden y deben corregirse, y que la ley propuesta apunta precisamente a prevenir, ayudar y proteger, tanto a los trabajadores como a los pasajeros.

Expresó que la reciente muerte de Paloma la afectó profundamente, dado que ocurrió a pocas cuadras de su lugar de trabajo, señalando que comprende plenamente el dolor que hoy enfrentan sus padres y el proceso que deberán vivir. Manifestó su deseo de que ningún otro niño o joven en su región vea truncado su futuro, ni que otra familia deba atravesar una experiencia similar.

Finalmente, agradeció que se haya otorgado urgencia a la tramitación del proyecto, manifestando su disposición a trabajar junto al diputado Cuello y otros parlamentarios para fusionar las iniciativas y lograr una ley que sea efectivamente aplicable, con mecanismos claros de fiscalización. En ese sentido, advirtió que, si bien existen fiscalizaciones, estas no siempre resultan eficaces, ya que —según relatan los propios choferes— en ausencia de Carabineros, algunos fiscalizadores no logran ejercer control efectivo, impidiéndoles incluso subir a las máquinas.

Concluyó señalando que son precisamente estos detalles operativos y de fiscalización los que resultan críticos, pues en ellos se juega la vida de los jóvenes y de la ciudadanía en general.

**El Subsecretario de Transportes, en su segunda intervención,** manifestó que, desde el Ejecutivo, comparten el espíritu y el objetivo del proyecto, reconociendo que se trata de una problemática gravemente agudizada, particularmente en la Región de Valparaíso, donde se han registrado reiteradas situaciones de esta naturaleza que han derivado en la muerte de personas jóvenes, con proyectos de vida truncados.

En ese contexto, señaló que existe plena coincidencia en la necesidad de avanzar con celeridad, pero advirtió que resulta igualmente indispensable perfeccionar el proyecto para hacerlo

compatible con el resto del ordenamiento jurídico vigente, dado que la iniciativa incorpora nuevas facultades al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las que a su vez generan implicancias operativas, técnicas y administrativas relevantes.

Entre dichas implicancias, mencionó, a modo de ejemplo, la calibración de los dispositivos de medición, la cual debe ser realizada por un laboratorio, así como la necesidad de crear una unidad especializada que permita administrar y supervisar adecuadamente el sistema. Subrayó que el volumen de personas involucradas es significativo, indicando que solo en la Región Metropolitana el sistema Red cuenta con más de 18.000 conductores, cifra que, al considerar otros servicios asociados al transporte público, podría duplicarse. A nivel nacional, ello representa decenas de miles de trabajadores, lo que implica la realización y gestión de un número muy elevado de exámenes, cuya coordinación y trazabilidad resulta esencial.

Asimismo, planteó la relevancia de analizar experiencias internacionales comparadas, señalando que los exámenes presentan distintas vigencias, especialmente aquellos de menor costo, como los test de hálito alcohólico, cuya capacidad de detección es limitada en el tiempo. Indicó que, por ejemplo, el alcohol puede dejar de ser detectable transcurridas 24 horas, lo que obligaría a recurrir a exámenes más sofisticados, con mayores exigencias técnicas y regulatorias.

En ese sentido, recalcó la necesidad de contar a futuro con un reglamento claro y preciso que establezca cómo se desarrollará el procedimiento de control, de modo que la evidencia obtenida resista adecuadamente el estándar probatorio del sistema jurídico chileno. Agregó que, en numerosos siniestros con resultado de muerte, la persecución de responsabilidades se ve dificultada porque las personas eluden o evitan la realización de los exámenes, lo que posteriormente impide acreditar el consumo de alcohol o drogas.

Sostuvo que el proyecto, en su estado actual, no aborda plenamente estos vacíos, por lo que estimó indispensable incorporar la opinión técnica de diversas instituciones, entre ellas SENDA, Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, y el Ministerio del Trabajo, considerando que la iniciativa también incide directamente en los derechos laborales de los trabajadores del transporte.

En este punto, señaló que es necesario resolver adecuadamente las implicancias en materia de derechos fundamentales, toda vez que una persona que presenta consumo problemático de alcohol o drogas puede ser considerada también como una persona enferma, que tiene derecho a recibir tratamiento y a una reinserción laboral adecuada, aspectos que deben ser cuidadosamente equilibrados en la legislación.

Finalmente, indicó que, si bien existe urgencia en avanzar, el Ejecutivo está dispuesto a poner a disposición todos sus equipos técnicos y legislativos para coordinar el trabajo con los organismos pertinentes, labor que ya se encuentra en desarrollo. No obstante, estimó fundamental que la comisión escuche a todos los actores involucrados, a fin de resolver el proyecto con rigor técnico y jurídico, asegurando su correcta aplicación y eficacia.

**La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señorita Luz Renata Infante**, señaló que, de acuerdo con la evidencia analizada por la institución, los test periódicos realizados directamente por las empresas a sus conductores han demostrado ser altamente efectivos.

Explicó que esta modalidad permite detectar consumos problemáticos de alcohol o drogas que, en muchos casos, no son identificables al momento de obtener o renovar la licencia de conducir, dado que dichos exámenes no necesariamente permiten establecer la habitualidad del consumo ni su evolución en el tiempo.

Indicó que, en Chile, la renovación de licencias se realiza generalmente cada cuatro años, o eventualmente cada dos años, como se ha propuesto en proyectos actualmente en tramitación. Sin embargo, precisó que ciertos exámenes —como el análisis de cabello— no permiten determinar si una persona mantiene un consumo recurrente durante ese período, ya que el conductor podría prepararse específicamente para el momento de la renovación, eludiendo así la detección.

En ese contexto, señaló que la experiencia comparada demuestra que los países con altos estándares de seguridad vial, como España y otros de similar nivel, han optado por trasladar parte de la responsabilidad a las empresas de transporte, estableciendo sistemas de control permanente y periódico de sus conductores.

Agregó que este enfoque ya tiene un precedente exitoso en Chile, particularmente en el sector minero, donde se aplican estándares de fiscalización y control equivalentes a los de países con mejores indicadores de seguridad, logrando resultados positivos en la prevención de accidentes y en la detección temprana de consumos problemáticos.

**El diputado señor Luis Cuello**, en su calidad de autor de una de las iniciativas legales refundidas, señaló que dicha propuesta busca hacerse cargo de un grave drama social que actualmente vive el país, relacionado con la reiteración de conductas de conducción irresponsable y temeraria bajo la influencia del alcohol y las drogas.

Puso énfasis en que la situación resulta aún más grave cuando estas conductas se producen en el ámbito del transporte público, dado que los conductores tienen a su cargo la seguridad de un número significativo de personas. Al respecto, mencionó diversos casos ocurridos en la Región de Valparaíso, lugar donde se originan ambas mociones legislativas. Recordó que durante el año anterior un estudiante de enseñanza media, Mario Alberto Gómez, del Liceo Eduardo de la Barra, falleció tras ser atropellado por un microbús cuyo conductor se encontraba bajo la influencia de la cocaína. Asimismo, señaló que en el presente año un estudiante de 20 años de la Universidad de Valparaíso perdió la vida en un hecho de similares características, calificando dichos sucesos no como accidentes, sino como acciones de carácter criminal.

Indicó que, a raíz de estos hechos, junto a la diputada Marzán —autora de la otra iniciativa, conocida como “Ley

Alberto” en homenaje al estudiante fallecido— y con el apoyo de la comunidad educativa del Liceo Eduardo de la Barra y del diputado Celis, concurren el año pasado al Palacio de La Moneda, ocasión en la cual se reunieron con la entonces Ministra del Interior, señora Carolina Tohá. En dicha instancia, se adquirió el compromiso de otorgar urgencia al proyecto de ley, presentar indicaciones y avanzar en la fusión de ambas mociones.

Valoró que, pese al tiempo transcurrido, el Gobierno haya otorgado urgencia a la iniciativa y que se haya podido avanzar en su tramitación legislativa, destacando también la disposición de la Presidencia de la Comisión para refundir ambos proyectos. Señaló que, si bien el aumento de sanciones constituye una vía relevante y necesaria, el objetivo principal debe ser prevenir nuevas tragedias, evitando que se repitan hechos que resultan absolutamente intolerables para la sociedad.

En ese sentido, sostuvo que la prioridad debe ser impedir que un conductor del transporte público opere un vehículo bajo la influencia del alcohol o las drogas. Explicó que la moción de su autoría propone un enfoque preventivo, orientado a evitar que el conductor siquiera inicie la jornada laboral en tales condiciones. Al respecto, mencionó antecedentes proporcionados por el Director Regional del SENDA, quien informó que, en un período aproximado de cuatro meses, de 120 controles realizados a conductores de transporte público mayor, un 10% arrojó resultados positivos, mayoritariamente por consumo de drogas y, en menor medida, de alcohol, cifra que calificó como alarmante.

Señaló que, considerando que las empresas de transporte público cumplen una función pública, aun cuando tengan carácter privado, deben asumir la obligación de realizar controles de alcoholemia y narcotest de manera periódica, proponiendo en su iniciativa que dichos controles se efectúen diariamente. A su juicio, esta medida permitiría prevenir accidentes irreparables y proteger bienes jurídicos superiores como la vida y la salud de las personas.

Finalmente, manifestó su satisfacción por la posibilidad de que el proyecto sea votado en general en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, expresando su expectativa de que pueda convertirse en ley a la brevedad. Indicó su disposición a buscar fórmulas de consenso durante la discusión particular, señalando que, si bien existen diferencias respecto de la periodicidad de los controles propuestos en las distintas iniciativas, es posible arribar a una solución intermedia que cumpla efectivamente el objetivo preventivo. Concluyó señalando que espera que las indicaciones permitan avanzar con celeridad en una normativa indispensable para resguardar la vida y la seguridad de las personas.

**La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), señorita Luz Renata Infante,** señaló que, tanto para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como para la Conaset, en particular, los proyectos de ley orientados a fortalecer la seguridad vial resultan fundamentales para evitar que continúen produciéndose muertes por causas plenamente evitables.

Indicó que la conducción bajo la influencia del alcohol o de drogas constituye una decisión consciente que incrementa significativamente los riesgos para todas las personas que se desplazan por las vías, ya sea en calidad de conductores, pasajeros o peatones. En ese contexto, destacó que, especialmente en relación con el consumo de drogas, se ha observado un aumento sostenido de este fenómeno, según la información proporcionada por Carabineros de Chile en materia de siniestros de tránsito.

Al respecto, precisó que, de acuerdo con los datos oficiales disponibles, en el año 2020 se registraron 34 siniestros de tránsito cuya causa fue la conducción bajo la influencia de drogas o estupefacientes, cifra que ha ido en aumento, alcanzando en el año 2024 un total de 100 siniestros asociados a esta causa. En cuanto a las personas fallecidas, señaló que en 2020 se registraron 6 fallecimientos; en 2021 no se consignaron víctimas fatales; en 2022 hubo 11 fallecidos; en 2023 la cifra aumentó a 26 personas fallecidas; y en 2024 se registraron 22 fallecimientos, lo que evidencia una tendencia preocupante y la gravedad de esta problemática.

Asimismo, indicó que los análisis realizados por el Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (Senda), los que eventualmente serán presentados en la instancia correspondiente, muestran que el consumo de drogas se encuentra más presente entre conductores jóvenes, quienes, a su vez, concentran los índices más altos de siniestralidad con resultado fatal.

Finalmente, señaló que estos antecedentes refuerzan la necesidad de abordar esta materia desde el punto de vista legislativo, valorando positivamente las iniciativas que buscan fortalecer la prevención y el control de la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, con el objetivo de proteger la vida y la seguridad de las personas.

**El asesor legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe González,** señaló que, en coherencia con lo expuesto por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), dicha cartera ha impulsado durante la actual administración diversos proyectos de ley despachados por esta misma comisión, todos ellos orientados al fortalecimiento de la seguridad vial.

Al respecto, mencionó iniciativas tales como el proyecto sobre conducción temeraria, recientemente despachado a la Sala; el denominado proyecto de ley “Jacinta”, que ya fue convertido en ley; así como el proyecto que establece mayores exigencias para los transportistas escolares, entre otros. Indicó que estas materias han constituido una preocupación permanente desde el inicio de la administración, en atención a la necesidad de proteger la vida y la integridad de las personas en el sistema de transporte.

En ese contexto, manifestó que el Ministerio estima adecuado que el proyecto en discusión sea votado en general durante la presente sesión y que se otorgue un plazo para la presentación de indicaciones, a fin de permitir el ingreso de aquellas propuestas en las que el Ejecutivo ha estado trabajando, con el objetivo de perfeccionar la iniciativa y posibilitar su despacho a la Sala de la Honorable Corporación.

## **Seguridad Vial y Controles de Drogas en el Transporte Público.**

### **Una Propuesta Integral desde la Coordinadora de Conductores del Transporte público de Chile.**

La Problemática Actual y Nuestra Postura

Contexto: Accidentes Fatales y Preocupación

Pública

Hechos Lamentables: Recientes accidentes con consecuencias fatales debido a la influencia de sustancias prohibidas en conductores de microbuses.

Nuestra Postura (Apoyo 100%): Apoyamos firmemente cualquier iniciativa parlamentaria que busque aumentar la seguridad en el transporte público y proteger a los pasajeros.

El Desafío: Implementar estas medidas de control de manera justa, transparente y respetando el marco legal vigente.

La Problemática Actual y Nuestra Postura

Contexto: Accidentes Fatales y Preocupación

Pública

Iniciativas Parlamentarias y Propuesta de

Controles

El Proyecto de Ley: Controles Obligatorios

Cada 6 Meses

Boletín: 16853-15

OBJETIVO DE LA LEY

Obligar a las empresas de transportes públicos y privados a realizar y costear controles de alcohol y otras drogas, preventivos y semestrales a sus conductores.

Reducir los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de sustancias.

Fortalecer la seguridad de pasajeros y peatones.

Nuestro Aporte: Creemos que la forma en que se implementan estos controles es tan importante como el control mismo. La improvisación legal puede llevar a procesos injustos e impugnaciones judiciales.

La Solución: Marco Regulatorio Laboral Vigente

Nuestra Condición: Realización bajo el Marco

Legal Laboral

Punto Clave: Los controles deben realizarse bajo la normativa existente: el Código del Trabajo y los Reglamentos Internos.

¿Por qué? Porque este marco garantiza:

Transparencia: Procedimientos claros y conocidos por todos.

Justicia: Derecho a defensa y contrapruebas.

Confidencialidad: Protección de datos sensibles del trabajador.

El Rol del Reglamento Interno (RIOHS) y el DS

44

Instrumentos Clave: RIOHS y Decreto

Supremo 44

Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad (RIOHS):

Es el único instrumento que permite establecer la obligatoriedad, el procedimiento, las sustancias a controlar y las sanciones.

Su validez radica en su conocimiento público y aprobación por la Inspección del Trabajo (Dictamen DT ORD. N°3032/47).

Decreto Supremo N° 44 (DS 44):

Refuerza la obligación de las empresas de gestionar los riesgos de alcohol y drogas.

Exige que estas políticas se integren en el RIOHS.

Exigencia de Regularización de Relaciones Laborales

Requisito Previo: Regular las Relaciones Laborales

Hoy los conductores son contratados por los dueños de las máquinas y no por las empresas operadoras

Como organización sindical en muchas instancias hemos manifestado la necesidad de que las empresas operadoras que se adjudican las licitaciones o los perímetros de exclusión u cualquier otro tipo de contrato con el ministerio de transportes tienen que tener la obligación de contratar a los respectivos conductores, como ocurre con los trabajadores del sistema Red Metropolitana, en regiones sin embargo en su totalidad los contratos de trabajo son con el dueño del microbús o simplemente no les hacen ningún tipo de contrato, asimismo hemos detectado muchos empleadores que usan un subterfugio llamado "contrato de arriendo" que despoja completamente al trabajador de sus derechos laborales y sociales, en todos los casos anteriormente mencionados no existen reglamentos internos y será imposible aplicar la ley que hoy se está discutiendo. La doctrina de la dirección del trabajo confirma que la relación laboral es con la empresa operadora y no con los dueños de las máquinas.

Criterios Legales para un Proceso Justo

Criterios Innegociables para los Controles

Criterios Legales para un Proceso Justo

Criterios Innegociables para los Controles

Inclusión en el Reglamento Interno: La realización de pruebas de drogas debe estar explícitamente estipulada en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de la empresa y ser conocida por todos los trabajadores. Si no está en el reglamento, la empresa no puede obligar al trabajador a someterse a la prueba.

Consentimiento y Negativa: Si bien el empleador debe garantizar un ambiente de trabajo seguro, la realización de las pruebas requiere el consentimiento del trabajador. Sin embargo, la negativa injustificada a someterse a los exámenes, si están en el reglamento, puede ser motivo de sanción disciplinaria, incluyendo el despido.

Puestos de Alto Riesgo: Los controles son más comunes y justificables legalmente en puestos de trabajo que implican un

alto riesgo para la seguridad (del propio empleado y de terceros), como en la minería, el transporte, o el manejo de maquinaria pesada.

Propósito Preventivo y no Sancionatorio de Consumo Privado: Las pruebas deben tener un fin preventivo y de seguridad laboral. No se pueden utilizar para sancionar el consumo de drogas que ocurre fuera del horario laboral y en la privacidad del hogar del trabajador, ya que la Ley 20.000 no penaliza el consumo personal en espacios privados. El foco es el desempeño seguro en el trabajo.

Procedimiento Específico: El reglamento interno debe detallar claramente el procedimiento, incluyendo el tipo de test, las sustancias controladas, y la forma de selección de los trabajadores (que debe ser aleatoria e impersonal para evitar la discriminación o persecución).

Confidencialidad: El empleador tiene la obligación de guardar absoluta reserva de la información recabada, ya que son datos sensibles.

Programas de Rehabilitación: Es recomendable, y en algunos casos necesario (si se sigue cierto proceso con el [SENDA](#)), que las empresas cuenten con políticas y programas de asistencia y rehabilitación para los empleados con problemas de consumo, en lugar de sólo aplicar sanciones.

Registro de Conductores del Transporte remunerado de Pasajeros de Chile

Primero que nada, hay que manifestar que en nuestro país no existe un registro único de conductores profesionales, lo cual dificulta inmensamente la definición de políticas públicas dirigidas a este universo de profesionales que cumplen una función social trascendente para el bienestar y desarrollo económico del país.

Que el contar con un registro único nacional de conductores profesionales permitiría, no sólo identificar al universo de personas que participan permanente o esporádicamente en esta actividad, su nivel de capacitación periódica y de validación de sus competencias, sino también asumir la necesidad de desarrollo de políticas públicas para asegurar el acceso a las leyes sociales de este amplio grupo de personas.

Por estas razones es tan urgente la creación de un Registro de Conductores del Transporte Remunerado de Pasajeros en Chile donde estén incluidos los conductores del transporte menor en todas sus modalidades, además de los conductores del transporte urbano, rural e interprovincial (microbuses y buses).

Entendiendo que, dentro del transporte de pasajeros, existen diferentes categorías de medios de transporte de pasajeros; mayor, menor, público, privado; taxis básicos, ejecutivos, de turismo, taxis colectivos y transporte escolar y próximamente, vehículos de plataforma.

Abocados al tema del control de sustancias prohibidas el registro permitirá controlar que un conductor que ha sido detectado por consumo de drogas y después de cumplir todo el protocolo indicado en el reglamento interno, no tenga la posibilidad de conducir un vehículo de transporte público en todo el país.

Conclusión y Llamado a la Acción

Conclusión: Seguridad con Legalidad  
Apoyo Total a la Seguridad Vial.

Exigencia de un Marco Justo: Implementar controles a través del RIOHS y el DS 44.

Prioridad Legislativa: Regularizar las relaciones laborales en el sector transporte.

Crear el registro nacional de conductores profesionales

Llamado: Instamos a los parlamentarios a considerar estas salvaguardas legales para que la ley sea efectiva y respetuosa de los derechos de los trabajadores.

COORDINADORA DE CONDUCTORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE CHILE

## Seguridad Vial y Controles de Drogas en el Transporte Público

Una Propuesta Integral desde la Coordinadora de Conductores del Transporte público de Chile

### La Problemática Actual y Nuestra Postura

Contexto: Accidentes Fatales y Preocupación Pública

- **Hechos Lamentables:** Recientes accidentes con consecuencias fatales debido a la influencia de sustancias prohibidas en conductores de microbuses.
- **Nuestra Postura (Apoyo 100%):** Apoyamos firmemente cualquier iniciativa parlamentaria que busque aumentar la seguridad en el transporte público y proteger a los pasajeros.
- **El Desafío:** Implementar estas medidas de control de manera justa, transparente y respetando el marco legal vigente.

## Iniciativas Parlamentarias y Propuesta de Controles

El Proyecto de Ley: Controles Obligatorios Cada 6 Meses  
Boletín: 16853-15

### OBJETIVO DE LA LEY

- Obligar a las empresas de transportes públicos y privados a realizar y costear controles de alcohol y otras drogas, preventivos y semestrales a sus conductores.
- Reducir los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de sustancias.
- Fortalecer la seguridad de pasajeros y peatones.

**Nuestro Aporte:** Creemos que la **forma** en que se implementan estos controles es tan importante como el control mismo. La improvisación legal puede llevar a procesos injustos e impugnaciones judiciales.

## El Rol del Reglamento Interno (RIOHS) y el DS 44

**Instrumentos Clave:** RIOHS y Decreto Supremo 44

- **Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad (RIOHS):**
  - Es el único instrumento que permite establecer la obligatoriedad, el procedimiento, las sustancias a controlar y las sanciones.
  - Su validez radica en su conocimiento público y aprobación por la Inspección del Trabajo (Dictamen DT ORD. N°3032/47).
- **Decreto Supremo N° 44 (DS 44):**
  - Refuerza la obligación de las empresas de gestionar los riesgos de alcohol y drogas.
  - Exige que estas políticas se integren en el RIOHS.

## Exigencia de Regularización de Relaciones Laborales

**Requisito Previo:** Regular las Relaciones Laborales

- **El Problema:** La atomización y subcontratación en el transporte público dificultan la implementación de un RIOHS uniforme y robusto.
- **Nuestra Propuesta:**
  - Primero, se debe regular y estandarizar la relación laboral entre los conductores y las líneas operadoras.
  - Esto permite la creación de reglamentos únicos y aplicables a toda la flota, garantizando igualdad de condiciones para todos los conductores.

## Hoy los conductores son contratados por los dueños de las máquinas y no por las empresas operadoras

Como organización sindical en muchas instancias hemos manifestado la necesidad de que las empresas operadoras que se adjudican las licitaciones o los perímetros de exclusión u cualquier otro tipo de contrato con el ministerio de transportes tienen que tener la obligación de contratar a los respectivos conductores, como ocurre con los trabajadores del sistema Red Metropolitana, en regiones sin embargo en su totalidad los contratos de trabajo son con el dueño del microbús o simplemente no les hacen ningún tipo de contrato, asimismo hemos detectado muchos empleadores que usan un subterfugio llamado "contrato de arriendo" que despoja completamente al trabajador de sus derechos laborales y sociales, en todos los casos anteriormente mencionados no existen reglamentos internos y será imposible aplicar la ley que hoy se está discutiendo. La doctrina de la dirección del trabajo confirma que la relación laboral es con la empresa operadora y no con los dueños de las máquinas.

## Criterios Legales para un Proceso Justo

### Criterios Innegociables para los Controles

- **Inclusión en el Reglamento Interno:** La realización de pruebas de drogas debe estar explícitamente estipulada en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de la empresa y ser conocida por todos los trabajadores. Si no está en el reglamento, la empresa no puede obligar al trabajador a someterse a la prueba.
- **Consentimiento y Negativa:** Si bien el empleador debe garantizar un ambiente de trabajo seguro, la realización de las pruebas requiere el consentimiento del trabajador. Sin embargo, la negativa injustificada a someterse a los exámenes, si están en el reglamento, puede ser motivo de sanción disciplinaria, incluyendo el despido.
- **Puestos de Alto Riesgo:** Los controles son más comunes y justificables legalmente en puestos de trabajo que implican un alto riesgo para la seguridad (del propio empleado y de terceros), como en la minería, el transporte o el manejo de maquinaria pesada.
- **Propósito Preventivo y no Sancionatorio de Consumo Privado:** Las pruebas deben tener un fin preventivo y de seguridad laboral. No se pueden utilizar para sancionar el consumo de drogas que ocurre fuera del horario laboral y en la privacidad del hogar del trabajador, ya que la Ley 20.000 no penaliza el consumo personal en espacios privados. El foco es el desempeño seguro en el trabajo.
- **Procedimiento Específico:** El reglamento interno debe detallar claramente el procedimiento, incluyendo el tipo de test, las sustancias controladas, y la forma de selección de los trabajadores (que debe ser aleatoria e impersonal para evitar la discriminación o persecución).
- **Confidencialidad:** El empleador tiene la obligación de guardar absoluta reserva de la información recabada, ya que son datos sensibles.
- **Programas de Rehabilitación:** Es recomendable, y en algunos casos necesario (si se sigue cierto proceso con el [SENDA](#)), que las empresas cuenten con políticas y programas de asistencia y rehabilitación para los empleados con problemas de consumo, en lugar de sólo aplicar sanciones.

Por estas razones es tan urgente la creación de un Registro de Conductores del Transporte Remunerado de Pasajeros en Chile donde estén incluidos los conductores del transporte menor en todas sus modalidades, además de los conductores del transporte urbano, rural e interprovincial (microbuses y buses).

Entendiendo que, dentro del transporte de pasajeros, existen diferentes categorías de medios de transporte de pasajeros; mayor, menor, público, privado; taxis básicos, ejecutivos, de turismo, taxis colectivos y transporte escolar y próximamente, vehículos de plataforma.

Abocados al tema del control de sustancias prohibidas el registro permitirá controlar que un conductor que ha sido detectado por consumo de drogas y después de cumplir todo el protocolo indicado en el reglamento interno, no tenga la posibilidad de conducir un vehículo de transporte público en todo el país.



## BOLETINES 16.872-15 Y 16.853-15. LEY ALBERTO



### Capacidad real del sistema hoy

Equipamiento operativo y distribución (base del sistema):

Chile utiliza el Dräger DrugTest 5000 como equipo de control en saliva.

SENDA mantiene 17 equipos (1 por región y 2 en RM) y Carabineros 36 equipos bajo el criterio de "a lo menos un equipo por Provincia", con concentración en Valparaíso (6) y RM (4), y 3 equipos fuera de asignación regional por calibración.

Compras/expansión reciente: en 2024 se adjudicó una licitación por "10 equipos de Narcotest Sistema Óptico" por \$45.870.000.

Compra 2025: Orden de compra por 6 equipos NARCOTEST Dräger para SENDA, con valor unitario \$5.600.000 IVA incluido (total \$33.600.000).

### "Cuello de botella" de insumos (kits) y evidencia de fiscalización no aleatoria

- 1 Serie de licitaciones de kits recolectores (cantidad y montos): **2022 5.700;** **2023 6.000;** **2024 6.500** (con presupuestos asociados).
- 2 Actualización 2025: se licitan **7.000 kits recolectores** compatibles con Dräger DrugTest 5000 (ID/OC 662237-35-LQ25), por \$150.500.000 IVA incl.
- 3 La fiscalización es deficiente por baja disponibilidad de muestras y porque no se cumple fiscalización aleatoria efectiva (se aplica bajo sospecha, "porque es caro").

Insumo Narcotest	Año	Cantidad	Presupuesto (\$ chilenos)
Kits Recolector Muestra + 17 Equipo Narcotest	2018	6.500	189.929.260
Kits Recolector	2022	5.700	99.573.300
Kits Recolector Muestra	2023	6.000	114.240.000
Kits Recolector Muestra	2024	6.500	135.135.000*
Kits Recolector Muestra	2025	7.000	150.500.000*

Fuente: Mercado Público (2018, 2022, 2023, 2024, 2025)

### Controles de narcotest y positividad por Región, 2024

Región	Positivos	Practicados	Positividad
Arica y Parinacota	45	54	83.3%
Tarapacá	67	246	27.2%
Antofagasta	29	148	19.6%
Atacama	24	87	27.6%
Coquimbo	12	81	14.8%
Valparaíso	97	452	21.5%
Región Metropolitana	47	289	16.3%
O'Higgins	136	456	29.8%

### Controles de narcotest y positividad por Región, 2024

Región	Positivos	Practicados	Positividad
Maule	92	594	15.5%
Ñuble	45	203	22.2%
Bío-Bío	45	269	16.7%
Araucanía	27	338	8%
Los Ríos	8	15	53.3%
Los Lagos	64	485	13.2%
Aysén	6	14	42.9%
Magallanes	12	38	31.6%

### Controles de narcotest y positividad a nivel nacional, 2024

Durante el año 2024, a nivel nacional se realizaron 3.769 controles de narcotest, de los cuales 756 arrojaron resultado positivo, lo que representa una tasa de positividad del 20,1%.

### Justificación aumento controles

La evidencia muestra que los controles frecuentes y en buena medida aleatorios, junto con el cumplimiento efectivo de las sanciones, constituyen la intervención más eficaz.

En ese sentido, las obligaciones impuestas a las empresas deben diseñarse para maximizar el efecto disuasivo a través de la frecuencia y la aleatoriedad, y no limitarse únicamente al cumplimiento formal.

### Ejemplo Internacional Controles por población (tests por 1.000 habitantes/año)

En drogas (test en saliva), los volúmenes suelen ser menores que alcohol, pero cuando el sistema está desplegado igual se mueven en decenas por 1.000 habitantes/año

Australia (2024, nacional): 500.683 controles de drogas. Con 27,2 millones de habitantes  $\approx$  18,4 controles/1.000 hab/año.

## Controles por universo de conductores (tests por licencia/año)

Otra "regla" usada en evaluaciones (sobre todo en países con RBT Random Breath Testing, Pruebas de Aliento Aleatorias) es medir tests por conductor con licencia:

En Australia, reportes y literatura mencionan como referencia metas del orden de 1/3 de los conductores con licencia por año en varias jurisdicciones.

Y en investigación sobre "dosificación" de fiscalización se menciona que algunos estudios recomiendan alrededor de 1 test por conductor con licencia por año (cuando el marco legal permite RBT).

## Prevención mediante controles aleatorios

En **faenas mineras**, la aplicación de controles de drogas mediante "muestras aleatorias" suele operar como un programa preventivo. A continuación, se presenta su funcionamiento en la práctica en Chile.

## Base normativa / habilitación

1

El DS 132 (Reglamento de Seguridad Minera) prohíbe presentarse a faena bajo influencia de alcohol o drogas y permite pesquisar esa condición mediante examen obligatorio a petición del supervisor responsable.

2

Para que el control sea preventivo y legítimo como "programa aleatorio", la doctrina administrativa exige que esté regulado en el Reglamento Interno y sea despersonalizado/aleatorio (no selectivo), además de respetar dignidad.



## **Definición del “universo” y la tasa de muestreo**

Se define el pool (por ejemplo: todo el personal en turno, o todo el personal de áreas críticas) y una tasa (p. ej. X% por turno/semana/mes). Esto debe quedar escrito en el reglamento (qué sustancias, procedimiento, alcance).



## **Sorteo aleatorio (random)**

El “random” se genera desde una lista oficial de dotación/turno usando un mecanismo de sorteo (software/tabla aleatoria) y lo ejecuta típicamente el equipo de salud o el área definida por procedimiento, para mantener la despersonalización.



## **Notificación y comparecencia**

A la persona seleccionada se le instruye presentarse al policlínico para toma de muestra por personal capacitado.



## Consentimiento, resguardo y declaración de medicamentos

La SUSESO ha reafirmado requisitos para estos exámenes preventivos: respeto a la dignidad, estar en Reglamento Interno, despersonalización y autorización del trabajador.

En reglamentos de faena se exige que la declaración de medicamentos se haga antes de ser seleccionado en el random, y que al momento del examen se consigne en el formulario de consentimiento.



## Toma de muestra y resultado

Puede ser saliva u otra matriz según protocolo interno. Si el resultado es "no negativo", se activan medidas según RIOHS/legislación laboral y, dependiendo del diseño, puede contemplarse confirmación/contramuestra.



## Qué NO se considera aleatorio (y por qué importa)

No se considera aleatorio, por ejemplo, testear solo a quienes van al servicio médico: la DT señaló que eso no cumple aleatoriedad ni aplicación uniforme y puede afectar derechos.



**Un sistema aleatorio de control de drogas en el transporte público chileno, inspirado en el modelo minero (despersonalizado, trazable y auditable), debería funcionar así:**



Principios mínimos
Prevención + disuasión, no "persecución": la selección debe ser al azar, sin criterio subjetivo.
Reglas escritas y conocidas: procedimiento incorporado en Reglamento interno/contratos/protocolos (empresa y, si aplica, operador/mandante) con capacitación obligatoria.
Debido proceso técnico: todo "no negativo" exige confirmación con cadena de custodia.
Protección de datos y dignidad: confidencialidad, acceso restringido, retención acotada, trato respetuoso.



### Flujo operativo tipo (como en faena)

- 1 **Definir universo**
  - Conductores/as habilitados para servicio (y eventualmente otros cargos críticos), segmentado por turno/servicio.
- 2 **Definir la "dosis" de control (tasa)**
  - Un mínimo de controles por turno/semana/mes y por dotación, suficientemente alto para que el riesgo percibido sea real (si es muy bajo, no disuade).



### Flujo operativo tipo (como en faena)

- 3 **Sorteo despersonalizado y verificable**
  - Se genera desde una base oficial (ID interno/RUT enmascarado) con algoritmo/"tómbola".
  - Queda acta automática (fecha/hora, universo, método, seleccionados) para auditoría.
- 4 **Notificación y comparecencia inmediata**
  - La persona sorteada es notificada en la misma jornada, antes o durante el servicio (según protocolo), y debe concurrir a un punto definido (terminal, centro de control).



### Flujo operativo tipo (como en faena)

5

#### Toma de muestra estandarizada (screening)

- Muestra de saliva con kit homologado (p. ej., compatible con el equipo definido).
- Operador capacitado, registro de lote/serie del kit, tiempos, y cadena de custodia desde el minuto cero.

6

#### Resultados y confirmación

- Negativo: vuelve a funciones (o continúa).
- No negativo: se activa protocolo: retiro preventivo de conducción, resguardo, y envío a confirmatorio (según estándar definido).
- Debe existir contramuestra/retest y un camino claro para impugnación.

### Flujo operativo tipo (como en faena)

7

#### Medidas laborales y de seguridad vial (proporcionadas)

Separar:

- Medidas inmediatas (no conducir mientras se confirma).
- Medidas disciplinarias solo con confirmación, bajo reglas del reglamento interno.

8

#### Gobernanza y fiscalización externa

- Auditoría periódica de: tasas de control, aleatoriedad, tiempos, trazabilidad, positivos confirmados, y cumplimiento.
- Reportes agregados (sin datos personales) para transparencia del sistema.

¿Por qué sirve?

Permite sostener que la obligación a empresas debe venir con estándares, trazabilidad y fiscalización, porque el sistema público hoy es limitado/heterogéneo.



### ¿Por qué sirve?

Conecta directo con el espíritu del proyecto: si se obliga a controlar, debe evitarse que quede "a discreción" o solo por sospecha.



### Qué evita (lección minera clave)

- Que se teste "por tincada", por conflicto personal o por sospecha sin estándar.
- Que el sistema sea simbólico (pocos controles) y no genere disuasión.
- Que un "screening" se trate como prueba final sin confirmación.



FUNDACIÓN  
**EMILIA**  
SILVA FIGUEROA



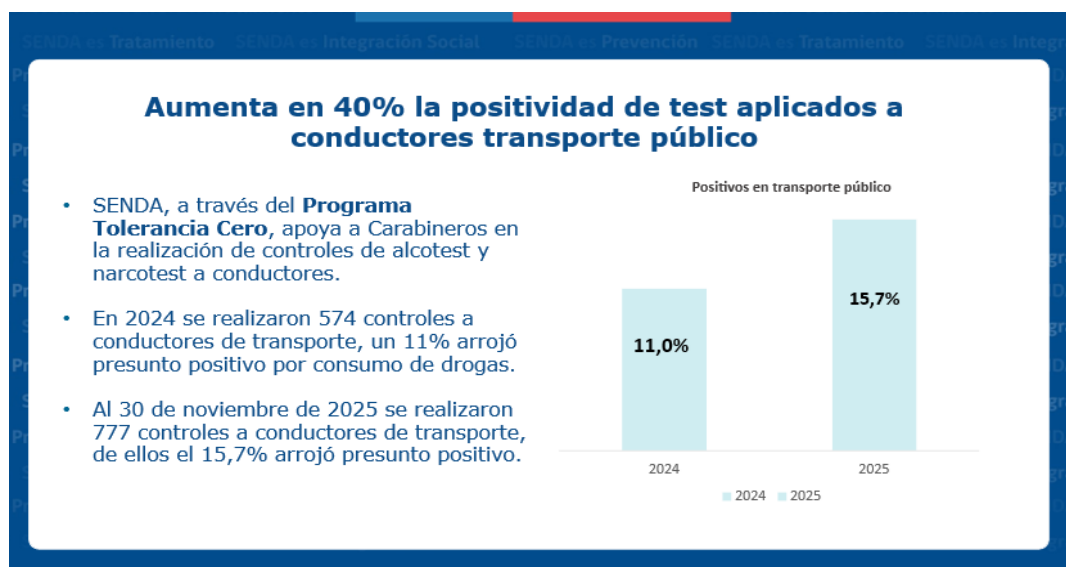
# Controle alcohol y transporte

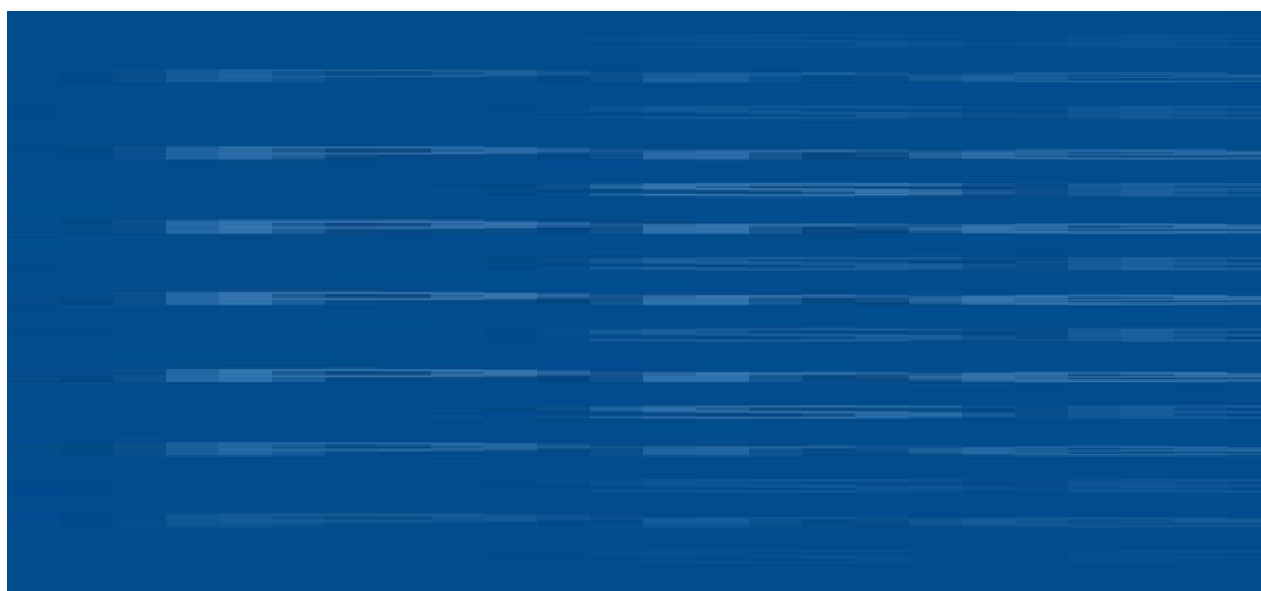
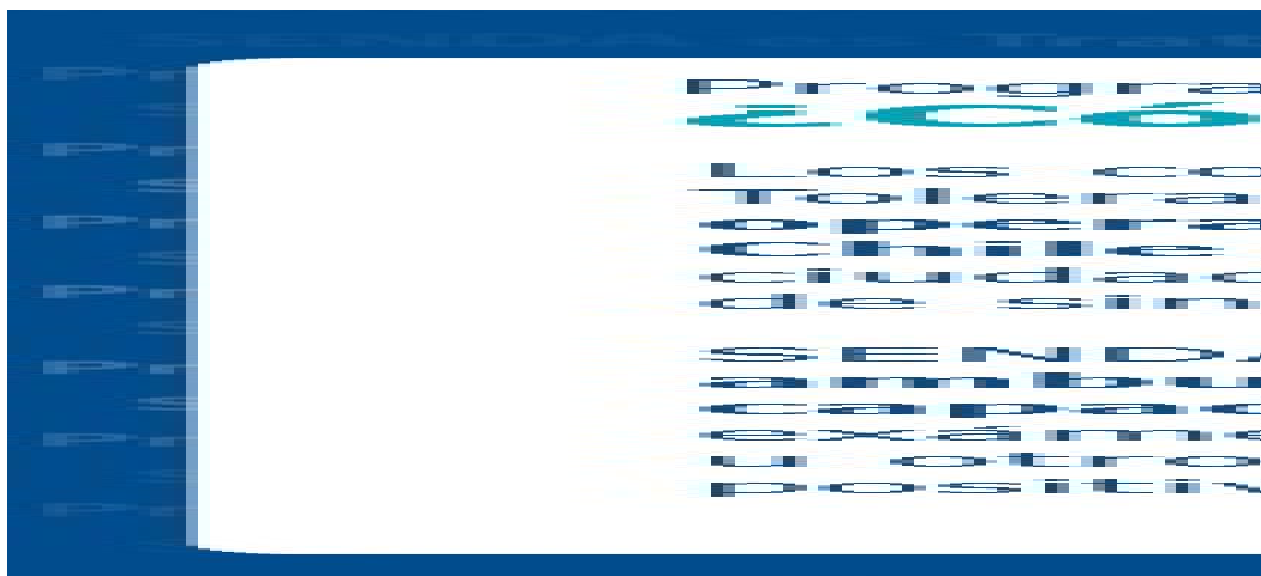
## Situación actual

# Índice

1. Uso de alcohol
2. ¿En qué condiciones?
3. Experiencias
4. Reflexiones

**Uso de alcohol y otras drogas en  
conductores del transporte público.**









**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** manifestó que el objetivo central del proyecto de ley consiste en otorgar mayores garantías a los usuarios del transporte público, asegurando condiciones básicas de seguridad en la conducción. En ese sentido, indicó que tan relevante como que un conductor cuente con licencia habilitante es que no se encuentre bajo los efectos del alcohol o de drogas al momento de desempeñar su función.

Agregó que, pese a tratarse de un estándar esencial, se han registrado con preocupación diversos siniestros viales en distintas regiones del país en los cuales, al practicarse exámenes de alcohol o drogas —especialmente de drogas— a los conductores involucrados, estos han arrojado resultados positivos. Señaló que, si bien el Ministerio, en conjunto con el Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA), realiza controles con cierta frecuencia en terminales de buses interurbanos, estos se efectúan con menor regularidad en el transporte urbano, lo que justifica la necesidad de avanzar en una regulación legal en la materia.

Explicó que la iniciativa busca exigir a las empresas operadoras de transporte público urbano y rural que acrediten la realización de controles de alcohol y drogas a su personal de conducción, con el fin de prevenir riesgos, retirar de la operación a quienes no se encuentren en condiciones de conducir y, eventualmente, derivarlos a procesos de apoyo y rehabilitación cuando corresponda.

Con respecto a la indicación sustitutiva ingresada por el Ejecutivo al proyecto de ley, señaló que a través de ella se obliga a las empresas concesionarias, propietarios de buses y, en general, a todos los operadores de transporte público mayor, tanto públicos como privados —incluyendo servicios urbanos, rurales e interurbanos—, a efectuar pruebas de alcohol y drogas a la totalidad de su personal de conducción, con una periodicidad semestral. Preciso que, para su ejecución, el Ministerio dictará un reglamento que regulará el

procedimiento, la periodicidad específica, así como criterios objetivos y despersonalizados para la aplicación de dichas pruebas, resguardando los derechos laborales de los trabajadores y evitando cualquier forma de discriminación o aplicación arbitraria.

Indicó además que dicho reglamento contemplará otras materias necesarias para la correcta implementación de la normativa, tales como la definición de las sustancias objeto de detección. Subrayó que la aplicación de las pruebas deberá resguardar los derechos de las personas, particularmente en lo relativo a la atención de salud, la confidencialidad y la reserva de la información, conforme a lo establecido en la ley N° 20.584, sobre derechos y deberes del paciente. Asimismo, señaló que los resultados de las pruebas constituyen datos sensibles con fines de seguridad y prevención, de acuerdo con la legislación sobre protección de datos personales y con los deberes de reserva que corresponden a los empleadores.

Añadió que, en caso de recaer la obligación sobre empresas, estas deberán incorporar los procedimientos respectivos en sus reglamentos internos de orden, higiene y seguridad, conforme al Código del Trabajo, o bien en los contratos de trabajo cuando corresponda. Destacó la relevancia de esta exigencia, tanto por razones de publicidad y conocimiento para los trabajadores como porque el incumplimiento puede constituir causal de despido por infracción grave de las obligaciones que impone el contrato de trabajo, conforme a los dictámenes de la Dirección del Trabajo.

Señaló también que las indicaciones establecen la obligación de llevar un registro escrito y reservado de las pruebas practicadas, en el cual deberán constar la realización de los controles, su periodicidad, la individualización de los conductores y los resultados obtenidos. Esta información deberá ser remitida al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de permitir el cruce de datos y la fiscalización del cumplimiento de la normativa por parte de los operadores.

En cuanto a las sanciones, explicó que, de verificarse el incumplimiento de la obligación de realizar las pruebas, la Subsecretaría de Transportes deberá denunciar el hecho al Juzgado de Policía Local competente, el cual podrá aplicar al operador una multa de entre 1,5 y 3 unidades tributarias mensuales por cada conductor y por cada semestre en que no se haya cumplido la exigencia.

Finalmente, precisó que, en materia de responsabilidad civil, cuando el operador sea una persona jurídica distinta del conductor y como consecuencia de un siniestro se produzcan daños, la víctima podrá dirigir su acción indemnizatoria tanto contra el conductor como contra el empleador, quienes responderán solidariamente conforme a las normas generales del Código Civil. Concluyó señalando que, a juicio del Ejecutivo, se trata de un proyecto de ley oportuno, necesario y ampliamente demandado por la ciudadanía.

**El asesor legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Felipe González,** precisó que en la indicación formulada por el Ejecutivo se incorporó, como sanción en materia de responsabilidad administrativa ante los Juzgados de Policía Local, la misma prevista en la moción de la diputada Marzán, consistente

en una multa de entre 1,5 y 3 unidades tributarias mensuales. Señaló que el objetivo de dicha sanción consiste en desincentivar la conducta infractora, de modo que el incumplimiento resulte económicamente más gravoso que la aplicación de los test de alcohol y drogas.

Indicó que, una vez ingresada la indicación del Ejecutivo, sostuvieron conversaciones con los autores de las mociones parlamentarias, oportunidad en la cual se estimó que el monto de la sanción podría resultar insuficiente. En ese contexto, el diputado señor Luis Cuello presentó una indicación sustitutiva que introduce dos modificaciones relevantes.

Explicó que la primera modificación se refiere a la frecuencia de aplicación de los test de drogas, proponiéndose que estos se realicen tres veces al año, en lugar de dos, como contemplaban las indicaciones del Ejecutivo, estimándose que ello podría resultar más eficiente desde el punto de vista preventivo. La segunda modificación dice relación con el aumento del rango de las sanciones pecuniarias, elevándolas desde el tramo de 1,5 a 3 UTM a un rango de entre 2 y 10 UTM, en concordancia con la multa asociada al delito de conducción bajo la influencia de sustancias estupefacientes.

Finalmente, señaló que la indicación del diputado Cuello recoge íntegramente la regulación propuesta por el Ejecutivo, incorporando únicamente estas dos modificaciones, y manifestó que, a juicio del Ejecutivo, dichas adecuaciones podrían resultar beneficiosas y favorables para el fortalecimiento y eficacia del proyecto de ley.

#### **IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.-**

##### **A.- DISCUSIÓN GENERAL:**

Teniendo en vista las consideraciones y argumentos contenidos en las mociones boletines números **16.853-15 y 16.872-15 (Refundidos)**, los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia, según se indicara en las constancias previas.

La Comisión valoró el trabajo realizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, destacándose, especialmente, que dicha cartera haya recogido la preocupación planteada por los parlamentarios, otorgado urgencia a la iniciativa y mantenido una actitud de diálogo permanente que ha permitido introducir enmiendas y perfeccionamientos a las propuestas en discusión.

Se estimó que su contenido, que fuera trabajado de manera conjunta con el Ministerio, tal como fue expuesto por su asesor legislativo, presenta coincidencias relevantes, particularmente en lo relativo a la periodicidad de los controles de alcohol y drogas, así como en su aplicación a la totalidad del personal de conducción que se desempeña para un operador, concesionario o propietario de vehículos de transporte público.

Se indicó que el único aspecto respecto del cual subsiste una diferencia dice relación con el plazo para informar el registro

de los resultados de dichos controles. Sobre el particular, la propuesta del Ministerio contempla un plazo de treinta días, estimándose que dicho plazo podría ser menor. No obstante, se expresó que existe margen suficiente para alcanzar un acuerdo en esta materia, de manera de hacer más eficaz la entrega y comunicación de la información, especialmente en aquellos casos en que los resultados de los test sean positivos.

Se enfatizó que el objetivo central de la iniciativa es preventivo, orientado a impedir que un conductor de transporte público mayor que se encuentre bajo la influencia de alcohol o drogas pueda subirse a un vehículo y poner en riesgo la vida e integridad de las personas. En ese sentido, se valoró que las sanciones propuestas se encuentren adecuadamente planteadas y subrayó que el proyecto y sus indicaciones se hacen cargo de una realidad que afecta de manera particularmente intensa al transporte público en las regiones del país.

Finalmente, el diputado señor René Alinco hizo hincapié en cuanto a que el proyecto de ley en estudio no contemplaba la realización de exámenes toxicológicos y de consumo de alcohol en caso de accidentes de tránsito en que se vean involucrados conductores pertenecientes a Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, Gendarmería o de las Fuerzas Armadas, en el desempeño de sus funciones. Por lo cual anunció que formulará una indicación a la iniciativa legal, en ese sentido.

#### **B.- DISCUSIÓN PARTICULAR.-**

En consecuencia, la totalidad de los artículos de las mociones en informe **fueron objeto de una indicación sustitutiva, patrocinada por el diputado señor Luis Cuello, aprobada por mayoría de votos,** del siguiente tenor:

**“Artículo único.-** Incorpóranse en el artículo 110, del decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, los siguientes incisos tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, decimoprimer y decimosegundo, nuevos:

“En el caso de que la conducción se realice en el marco de la prestación de servicios de transporte mayor remunerado de pasajeros, los concesionarios de uso de vías, los propietarios de los vehículos destinados a dicho servicio y, en general, los prestadores de dichos servicios, sean públicos o privados, estarán obligados a practicar a todo su personal de conducción, a su costo, cada cuatro meses dentro de un año calendario, pruebas respiratorias u otras que permitan detectar la presencia de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas ilícitas en el organismo.

Las pruebas deberán realizarse durante el inicio o antes del término de la jornada laboral de cada conductor, conforme al procedimiento que establezca el reglamento.

Lo dispuesto en los incisos anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades que la ley confiere a Carabineros de Chile para practicar pruebas de detección de alcohol o drogas al personal de conducción, en el ejercicio de sus funciones de fiscalización.

Un reglamento dictado por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y suscrito además por el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, regulará, al menos, el procedimiento, la periodicidad de realización de las pruebas y los criterios objetivos, generales y despersonalizados de selección del personal de conducción sujeto a su aplicación, así como las demás materias que resulten necesarias para la aplicación del presente artículo.

La aplicación de las pruebas deberá resguardar los derechos de las personas en su acceso a la atención de salud, así como los deberes de secreto y confidencialidad del personal calificado encargado de la toma de muestras, de conformidad con la ley N° 20.584.

Los resultados de dichas pruebas constituyen datos sensibles, cuyo acceso, tratamiento, uso y conservación quedarán estrictamente limitados a finalidades de seguridad y prevención, conforme a la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada, y al deber de reserva previsto en el artículo 154 ter del Código del Trabajo.

Cuando la obligación recaiga sobre empleadores que cumplan con los requisitos del artículo 153 del Código del Trabajo, estos deberán incorporar dichos procedimientos en su reglamento interno de orden, higiene y seguridad, asegurando su adecuada publicidad y el debido conocimiento por parte de las personas trabajadoras. En el caso de no encontrarse obligados por dicha norma, los procedimientos deberán incorporarse en el respectivo contrato de trabajo.

Los concesionarios de uso de vías, los propietarios de los vehículos destinados a dicho servicio y, en general, los prestadores de dichos servicios, sean públicos o privados, deberán mantener un registro escrito y reservado en que conste la realización y la periodicidad de las pruebas señaladas, la individualización del personal de conducción sometido a dichas pruebas y sus resultados.

La información contenida en dicho registro deberá ser remitida, dentro de los siete días siguientes a la realización de las pruebas, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el representante legal o responsable del servicio, según corresponda, en la forma que determine el reglamento al que refiere el presente artículo, la que deberá resguardar la reserva de los datos sensibles de las personas trabajadoras y estará destinada exclusivamente a verificar el cumplimiento de la obligación a que refiere el inciso tercero del presente artículo.

Sin perjuicio de las sanciones civiles y penales que correspondan, el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso tercero será denunciado por la Subsecretaría de Transportes y conocido por el juzgado de policía local competente, el que aplicará al infractor una multa a beneficio fiscal de 2 a 10 unidades tributarias mensuales, por cada ocasión en que se haya verificado el incumplimiento.

#### **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

Primero.- El reglamento a que refiere la presente ley deberá dictarse en el plazo de doce meses, contado desde la publicación de la presente ley en el Diario Oficial.

Segundo.- Las modificaciones introducidas por la presente ley en el decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, comenzarán a

regir en el plazo de noventa días, contado desde la publicación en el Diario Oficial del reglamento señalado en el artículo primero transitorio.”.”.

**VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, JAIME MULET, LEONIDAS ROMERO Y LUIS CUELLO (REEMPLAZO DEL DIPUTADO SEÑOR JAIME SÁEZ). SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR JUAN IRARRÁZAVAL.**

**V.- INDICACIÓN RECHAZADA:**

- DEL EJECUTIVO, PARA SUSTITUIR EL ARTICULADO CONTENIDO EN SENDAS MOCIONES REFUNDIDAS, POR EL SIGUIENTE:

**A LOS ARTÍCULOS 1 Y 2**

1) Para reemplazarlos por el siguiente artículo único:

“Artículo único.- Incorpóranse al artículo 110, del decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, los siguientes incisos tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, decimoprimer y decimosegundo, nuevos:

“En el caso de que la conducción se realice en el marco de la prestación de servicios de transporte mayor remunerado de pasajeros, los concesionarios de uso de vías, los propietarios de los vehículos destinados a dicho servicio y, en general, los prestadores de dichos servicios, sean públicos o privados, estarán obligados, a su costo, a practicar semestralmente a todo su personal de conducción pruebas respiratorias u otras que permitan detectar la presencia de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas ilícitas en el organismo.

Las pruebas deberán realizarse durante el inicio o antes del término de la jornada laboral de cada conductor, conforme al procedimiento que establezca el reglamento.

Lo dispuesto en los incisos anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades que la ley confiere a Carabineros de Chile para practicar pruebas de detección de alcohol o drogas al personal de conducción, en el ejercicio de sus funciones de fiscalización.

Un reglamento dictado por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y suscrito además por el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, regulará, al menos, el procedimiento, la periodicidad de realización de las pruebas y los criterios objetivos, generales y despersonalizados de selección del personal de conducción sujeto a su aplicación, así como las demás materias que resulten necesarias para la aplicación del presente artículo.

La aplicación de las pruebas deberá resguardar los derechos de las personas en su acceso a la atención de salud, así como los deberes de secreto y confidencialidad del personal calificado encargado de la toma de muestras, de conformidad con la ley N° 20.584.

Los resultados de dichas pruebas constituyen datos sensibles, cuyo acceso, tratamiento, uso y conservación quedarán estrictamente limitados a finalidades de seguridad y prevención, conforme a la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada, y al deber de reserva previsto en el artículo 154 ter del Código del Trabajo.

Cuando la obligación recaiga sobre empleadores que cumplan con los requisitos del artículo 153 del Código del Trabajo, estos deberán incorporar dichos procedimientos en su reglamento interno de orden, higiene y seguridad, asegurando su adecuada publicidad y el debido conocimiento por parte de las personas trabajadoras. En el caso de no encontrarse obligados por dicha norma, los procedimientos deberán incorporarse en el respectivo contrato de trabajo.

Los concesionarios de uso de vías, los propietarios de los vehículos destinados a dicho servicio y, en general, los prestadores de dichos servicios, sean públicos o privados, deberán mantener un registro escrito y reservado en que conste la realización y la periodicidad de las pruebas señaladas, la individualización del personal de conducción sometido a dichas pruebas y sus resultados.

La información contenida en dicho registro deberá ser remitida semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el representante legal o responsable del servicio, según corresponda, en la forma que determine el reglamento al que refiere el presente artículo, la que deberá resguardar la reserva de los datos sensibles de las personas trabajadoras y estará destinada exclusivamente a verificar el cumplimiento de la obligación a que refiere el inciso tercero del presente artículo.

Sin perjuicio de las sanciones civiles y penales que correspondan, el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso tercero será denunciado por la Subsecretaría de Transportes y conocido por el juzgado de policía local competente, el que aplicará al infractor una multa a beneficio fiscal de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales, por cada ocasión en que se haya verificado el incumplimiento.”.

#### **ARTÍCULOS PRIMERO Y SEGUNDO TRANSITORIOS, NUEVOS**

2) Para incorporar los siguientes artículos primero y segundo transitorios, nuevos:

“Artículo primero transitorio.- El reglamento a que refiere la presente ley deberá dictarse en el plazo de doce meses, contado desde la publicación de la presente ley en el Diario Oficial.

Artículo segundo transitorio.- Las modificaciones introducidas por la presente ley al decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, comenzarán a regir en el plazo de noventa días, contado desde la publicación en el Diario Oficial del reglamento señalado en el artículo primero transitorio.”.

#### **VI.- INDICACIÓN INADMISIBLE:**

- **Del diputado señor Alinco**, para agregar, a continuación del inciso undécimo nuevo, que se incorpora al artículo 197 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, el siguiente inciso duodécimo, nuevo:

“Las disposiciones establecidas en el inciso precedente serán igualmente aplicables a los funcionarios pertenecientes a las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, cuando, en ejercicio de funciones o fuera de ellas, conduzcan un vehículo motorizado en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, y a consecuencia de ello causen alguna de las lesiones indicadas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, quedando sujetos al mismo régimen de medidas cautelares previsto para los civiles, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas y disciplinarias que correspondan.”.



Ministerio de Hacienda  
Dirección de Presupuestos  
Reg. 10GG

I.F. N°10/08.01.2026

### **Informe Financiero**

**Proyecto de ley que modifica la ley N°18.290, de tránsito, para que los operadores de transporte público mayor dispongan, en los terminales, de instrumentos de control de consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores**

**Boletines N°16.853-15 y N°16.872-15, refundidos**

#### **I. Antecedentes**

Mediante las presentes indicaciones (N°279-373), se modifica el proyecto de ley en el siguiente sentido:

- a. Se establece la obligación para los prestadores de servicios de transporte mayor remunerado de pasajeros de realizar a todos sus conductores pruebas que permitan detectar la presencia de alcohol o drogas de manera semestral, a su costo.
- b. Se dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictar un reglamento que regule, al menos, el procedimiento, la periodicidad de realización de las pruebas y criterios objetivos, generales y despersonalizados de selección del personal de conducción sujeto a su aplicación.
- c. Se establece la obligación de resguardar los derechos de las personas en su acceso a la atención de salud en la aplicación de las pruebas, así como los deberes de secreto y confidencialidad del personal encargado de la toma de muestras.
- d. Se dispone el deber de incorporar los procedimientos en el respectivo reglamento interno de orden, higiene y seguridad, asegurando el conocimiento por parte de las personas trabajadoras.
- e. Se establece la obligación para los prestadores de servicios de transporte remunerado de pasajeros mantener un registro escrito en que conste la realización de las pruebas, la periodicidad y sus resultados. Esta información deberá ser entregada semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la forma que disponga el reglamento.
- f. Se determina que la infracción a la obligación será denunciada por la Subsecretaría de Transportes y conocida por el juzgado de policía local



Ministerio de Hacienda  
Dirección de Presupuestos  
Reg. 10GG

I.F. N°10/08.01.2026

competente, quien aplicará al prestador de servicios de transporte remunerado de pasajeros una multa a beneficio fiscal de 1,5 a 3 UTM por cada ocasión en que se haya verificado el incumplimiento.

## II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

Respecto del efecto fiscal del presente proyecto de ley, la mayor recaudación dependerá de la cantidad de multas aplicadas a los prestadores de servicios de transporte remunerado de pasajeros. No obstante, dado que la cantidad de multas cursadas depende de factores inciertos, se considera que el **Proyecto de Ley no tiene efecto fiscal**.

## III. Fuentes de Información

- Oficio de S.E. el Presidente de la República, mediante el cual formula indicaciones al proyecto de ley que modifica la ley N°18.290, de tránsito, para que los operadores de transporte público mayor dispongan, en los terminales, de instrumentos de control de consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores.



Ministerio de Hacienda  
Dirección de Presupuestos  
Reg. 10GG

I.F. N°10/08.01.2026



JAVIERA MARTÍNEZ FARIÑA  
**Directora de Presupuestos**

Visado Subdirección de Presupuestos:



Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:



Página 3 de 3

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 único.-** Incorpóranse en el artículo 110, del decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, los siguientes incisos tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, decimoprimer y decimosegundo, nuevos:

“En el caso de que la conducción se realice en el marco de la prestación de servicios de transporte mayor remunerado de pasajeros, los concesionarios de uso de vías, los propietarios de los vehículos destinados a dicho servicio y, en general, los prestadores de dichos servicios, sean públicos o privados, estarán obligados a practicar a todo su personal de conducción, a su costo, cada cuatro meses dentro de un año calendario, pruebas respiratorias u otras que permitan detectar la presencia de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas ilícitas en el organismo.

Las pruebas deberán realizarse durante el inicio o antes del término de la jornada laboral de cada conductor, conforme al procedimiento que establezca el reglamento.

Lo dispuesto en los incisos anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades que la ley confiere a Carabineros de Chile para practicar pruebas de detección de alcohol o drogas al personal de conducción, en el ejercicio de sus funciones de fiscalización.

Un reglamento dictado por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y suscrito además por el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, regulará, al menos, el procedimiento, la periodicidad de realización de las pruebas y los criterios objetivos, generales y despersonalizados de selección del personal de conducción sujeto a su aplicación, así como las demás materias que resulten necesarias para la aplicación del presente artículo.

La aplicación de las pruebas deberá resguardar los derechos de las personas en su acceso a la atención de salud, así como los deberes de secreto y confidencialidad del personal calificado encargado de la toma de muestras, de conformidad con la ley N° 20.584.

Los resultados de dichas pruebas constituyen datos sensibles, cuyo acceso, tratamiento, uso y conservación quedarán estrictamente limitados a finalidades de seguridad y prevención, conforme a la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada, y al deber de reserva previsto en el artículo 154 ter del Código del Trabajo.

Cuando la obligación recaiga sobre empleadores que cumplan con los requisitos del artículo 153 del Código del Trabajo, estos deberán incorporar dichos procedimientos en su reglamento interno de orden, higiene y seguridad, asegurando su adecuada publicidad y el debido conocimiento por parte de las personas trabajadoras. En el caso de no encontrarse obligados por dicha norma, los procedimientos deberán incorporarse en el respectivo contrato de trabajo.

Los concesionarios de uso de vías, los propietarios de los vehículos destinados a dicho servicio y, en general, los prestadores de dichos servicios, sean públicos o privados, deberán mantener un registro escrito y reservado en que conste la realización y la periodicidad de las pruebas señaladas, la individualización del personal de conducción sometido a dichas pruebas y sus resultados.

La información contenida en dicho registro deberá ser remitida, dentro de los siete días siguientes a la realización de las pruebas, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el representante legal o responsable del servicio, según corresponda, en la forma que determine el reglamento al que refiere el presente artículo, la que deberá resguardar la reserva de los datos sensibles de las personas

trabajadoras y estará destinada exclusivamente a verificar el cumplimiento de la obligación a que refiere el inciso tercero del presente artículo.

Sin perjuicio de las sanciones civiles y penales que correspondan, el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso tercero será denunciado por la Subsecretaría de Transportes y conocido por el juzgado de policía local competente, el que aplicará al infractor una multa a beneficio fiscal de 2 a 10 unidades tributarias mensuales, por cada ocasión en que se haya verificado el incumplimiento.

#### **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

Primero.- El reglamento a que refiere la presente ley deberá dictarse en el plazo de doce meses, contado desde la publicación de la presente ley en el Diario Oficial.

Segundo.- Las modificaciones introducidas por la presente ley en el decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, comenzarán a regir en el plazo de noventa días, contado desde la publicación en el Diario Oficial del reglamento señalado en el artículo primero transitorio.”.”.

\*\*\*\*\*

**SALA DE LA COMISIÓN**, a 21 de enero de 2026.

**Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 9 y 16 de diciembre de 2025, y 13 y 20 de enero de 2026**, con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Juan Irrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Leonidas Romero y Jaime Sáez.

**ROBERTO FUENTES INNOCENTI**  
Secretario de la Comisión