Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para exigir a las empresas de transporte público remunerado la realización de controles antinarcóticos a sus conductores

Boletín N°12000-15

I. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

La Ley de Tránsito prohíbe, en su artículo 115 A inciso segundo, *"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."*. En ese contexto, la legislación nacional en los últimos años ha dado avances en torno a la idea de endurecer las sanciones respecto a la conducción en estado de ebriedad y bajo influencia del alcohol, y en menor medida respecto a la conducción bajo la influencia de estupefacientes, esto dado a la falta de instrumentos técnicos que permitan fiscalizar y determinar tal supuesto de conducción de manera concreta.

Aun así, existen aspectos en los cuales se puede seguir perfeccionando la legislación en miras de establecer mecanismos de prevención de estas conductas y, consecuentemente, de los daños que las mismas pueden producir en la vida, la salud y la propiedad de terceros, atentando contra la seguridad vial y el normal funcionamiento del tránsito. Hablamos de establecer obligaciones para particulares que desempeñan de manera habitual, continua y regular, servicios remunerados de transporte de pasajeros y de carga, sobre los cuales pesa un especial deber de cuidado respecto a quienes transportan. Esto en cuanto a que existe innegablemente una responsabilidad de parte de las empresas respecto a los conductores que trabajan en ellas transportando personas y carga de mayor pesaje.

Respecto al primer supuesto, no sólo existe por parte del conductor un obligación de conducir un vehículo transportando personas desde un punto a otro, sino también un deber de que dicho traslado se realice tomando todas las medidas de seguridad posibles, considerando las posibles contingencias que puedan producir durante el trayecto y, sobre todo, conducir en buenas condiciones físicas, conscientemente y sin alteración de sus

sentidos. Una alteración en los mismos puede reducir considerablemente las posibilidades de reacción y coordinación motora, pasando el vehículo a convertirse en un elemento peligroso en la vía.

Ejemplo de esto fue el accidente ocurrido en la ruta N-7 a Mendoza pasado el Paso Fronterizo Los Libertadores el pasado 2 de febrero, en el cual un bus en el cual viajaba una selección de niños futbolistas junto a padres y apoderados chocó de manera frontal con otro bus, teniendo como resultado tres jóvenes muertos producto del choque, otros cinco fueron heridos de gravedad y otros diecisiete quedaron con lesiones de distinta índole, todo esto, presumiblemente, dada la negligencia e imprudencia del conductor quien, según exámenes realizados con posterioridad del accidente, manejaba bajo la influencia de estupefacientes, particularmente, cocaína y marihuana.

Ejemplos como el anterior son recurrentes. La literatura médica es contundente al señalar que el consumo de estupefacientes en elevadas dosis altera los "sistemas de reacción" motora, la percepción del riesgo y la capacidad de distinguir tiempo y distancia, visión borrosa, entre otros aspectos. Los efectos de las drogas en la conducción varían en función de la sustancia que se toma, pero se potencian al ser combinados con algún tipo de medicamento. Según un estudio de Automóvil Club de Chile, un 26% de conductores que reconocen haber conducido después de haberse tomado algún tipo de medicamento[1], ya sean tranquilizantes, sedantes o estimulantes.

Por ello resulta conveniente hacer una clara distinción entre droga (estupefacientes), psicotrópicos y psicofármacos. Tal como lo señala el SENDA, los psicofármacos *"son sustancias químicas que actúan sobre el sistema nervioso central y que se usan para el tratamiento de trastornos de la salud mental"*. Estos son recetados para tratamientos médicos y bajo supervisión profesional por tiempos limitados, sin que traigan mayores consecuencias, al contrario, su suspensión sin autorización médica puede provocar trastornos del sueño, irritabilidad, crisis de pánico, dificultades en tareas motoras y alteraciones en la memoria.

1 Disponible en [http://www.automovilclub.cl/noticias/posts/como-afecta-el-consumo-de-drogas-a-la-hora-de-conducir]

Bajo el concepto de estupefacientes se ubica aquellas sustancias que, alterando el sistema nervioso central, ya sea deprimiéndolo o excitándolo, se encuentran prohibidas por ley dentro de un contexto determinado. Hablamos genéricamente de drogas que no son usadas de manera habitual en tratamientos médicos ni autorizado su consumo bajo la supervisión de un facultativo. Ellas se identifican por su carácter potencial y altamente adictivo. Dentro del contexto de la conducción de vehículo motorizados, el consumo de drogas, si bien varía según el tipo de sustancia ingerida, pueden sintetizarse en la pérdida de percepción de riesgo, reducir los tiempos de reacción afectando la forma de determinar tiempo y distancia, disminuir o eliminar la coordinación motora, entre otros efectos.

Tanto psicofármacos como estupefacientes pueden afectar considerablemente las condiciones de conducción de un vehículo motorizado, pues ambos tipos de sustancias afectan las capacidades del conductor al volante. La diferencia radica la legalidad del consumo, punto de partida para determinar que mientras el consumo de estupefacientes debe estar prohibido y detectado cuando el conductor se apreste a conducir bajo sus efectos, el consumo de psicofármacos debe ser siempre informado y respaldado por una prescripción médica, respaldo que debe indicar la dosis permitida que no sea contraproducente con las labores de conducción.

II. LEGISLACIÓN ACTUAL

La Ley del Tránsito establece un régimen de penas aplicables a quien ha conducido bajo la influencia de estupefacientes, aun cuando ella no distingue entre grados de afectación por efectos de las drogas, como sí lo hace con el alcohol. El régimen penas puede resumirse así[2]:

a) Conducción bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas: presidio menor en su grado mínimo (61 días a 540 días) y multa de 2 a 10 UTM, suspensión de licencia para conducir vehículos motorizados por 2 y 5 años, y cancelación,

2 BIBLIOTECA CONGRESO NACIONAL, *Informe Aspectos Penales de la conducción bajo efectos de estupefacientes o sicotrópicos.*

según se tratare de la primera o segunda vez, o tercera respectivamente, ocasiones o no daño alguno, o daños materiales o lesiones leves.

b) Si producto de dicha conducción se causaren lesiones graves o menos graves: presidio menor en grado medio (541 días a 3 años) y multa de 4 a 12 UTM, suspensión de licencia de conducir por 36 meses en caso de producir lesiones menos graves, y de 5 años en caso de lesiones graves. En caso de reincidencia se cancela la licencia.
c) Si se causan lesiones gravísimas, presidio menor en grado máximo (3 años y 1 día a 5 años). En caso de muerte, presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en grado mínimo (3 años y 1 día a 10 años). En ambos casos se aplica multa de 8 a 20 UTM, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y comiso del vehículo con que se ha delinquido.
d) Respecto a la procedencia de penas sustitutivas de la Ley Nº 18.216, la ejecución de la respectiva pena sustitutiva se suspende por un año en el cual el condenado debe cumplir efectivamente la pena privativa de libertad impuesta.

Si bien la Ley de Tránsito dispone en su artículo 182 que el personal de Carabineros se encuentra facultado para realizar examen a fin de determinar la presencia de alcohol en el organismo del conductor o bien para acreditar el hecho de conducir bajo el efecto de algún psicotrópico, es posible apreciar que en la realidad sólo se realizan el primer tipo de controles, no disponiendo el personal de carabineros de los implementos técnicos que permitan la detección de consumo de estupefacientes, aun cuando ha sido históricamente un factor de riesgo en la conducción que debe ser tratado con la misma relevancia pública con que ha sido tratado el consumo de alcohol.

Por su parte, el artículo 183 inciso tercero de la misma ley dispone que en caso de que se requiera someter a una persona a un examen científico a fin de determinar la cantidad de alcohol o estupefacientes en la sangre u organismo, ellos podrán realizarse en cualquier establecimiento de salud habilitado por el Servicio Médico Legal.

Finalmente, el artículo 182 también dispone que si una persona es sorprendida aprestándose a conducir bajo la influencia de alguna sustancia estupefaciente o sicotrópica, el juez aplicará la sanción indicada en artículo 193 o 196, disminuida o en grado de tentativa,

Respecto al particular objeto de este proyecto de ley, actualmente no existe obligación legal para las empresas de transporte de realizar controles periódicos preventivos a su conductor, ya sea por consumo de drogas como por consumo de alcohol. Por tanto, el objetivo de este proyecto es establecer una obligación para las empresas, a fin de que complemente la prohibición contenida en el artículo 115 A.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

a) Establecer la obligación para las empresas de transporte remunerado de pasajeros, sea a nivel comunal, intercomunal, interprovincial, interregional, como a su vez a toda empresa que dentro de su giro realice transporte de carga, de realizar controles periódicos preventivos a los conductores de sus vehículos para detectar el consumo habitual de drogas.
b) Establecer la obligación para las empresas de transportes de informar sobre la realización de estos controles de manera trimestral a la autoridad sectorial fiscalizadora.
c) Establecer el incumplimiento de la obligación como una causal de término de la autorización asociada al servicio de transporte de pasajeros.

IV. PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO ÚNICO:

Agregase los siguientes dos incisos al artículo 110 de la Ley Nº 18.290 del Tránsito, del siguiente tenor:

"Las empresas de transporte remunerado de pasajeros, tanto público como privado, y de transporte de carga, deberán realizar controles antinarcóticos periódicos a sus trabajadores que desempeñen funciones de conducción, debiendo informar a la autoridad de manera trimestral su realización.

El incumplimiento reiterado de la obligación a la cual hace referencia el inciso anterior, o bien la ocultación o la adulteración de la información cuando la autoridad ministerial la haya requerido, serán causales de revocación de la autorización para prestar servicios."

XIMENA OSSANDÓN IRARRÁZABAL

H. Diputada de la República