Federación Rural de Transporte de Pasajeros
VI REGION

FERUTRANS

Análisis y propuestas de Federación Rural de Transporte de Pasajeros de la VI Región, a proyecto de ley contenido en boletines Nº 16.853-15 y 16.872-15 refundidos, que modifican el artículo 110 de la ley 18.290, de Tránsito.

Rancagua, agosto de 2026

HONORABLE COMISIÓN DE TRANSPORTES DEL SENADO DE CHILE:

La Federación Rural de Transporte de Pasajeros de la VI Región, junto con agradecer la invitación, por esta presentación viene en formular al honorable Senado de la República, las siguientes observaciones que le merece el proyecto de ley que tiene por propósito incorporar nuevos incisos al artículo 110 de la ley del tránsito 18.290; proyecto contenido en boletines Nº 16.853-15 y 16.872-15, refundidos.

Hacemos presente que para esta presentación hemos trabajado conjuntamente con la organización nacional a la que pertenecemos; la Federación de Dueños de Buses Rurales de Chile, FEDERBUS, organización a la que también se asocian, empresas y organizaciones gremiales de las regiones de Atacama, Valparaíso, Maule, Ñuble, Araucanía y los Lagos.

Además de conceptos generales, nuestro análisis va a cada inciso que el proyecto propone:

El texto del proyecto:
Artículo único. - Incorpóranse en el artículo 110 de la ley N°18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, los siguientes incisos tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, undécimo y duodécimo, nuevos:

INCISO TERCERO
"*En la prestación de servicios de transporte mayor remunerado de pasajeros, los concesionarios de uso de vías, los propietarios de los vehículos destinados a dichos servicios y, en general, los prestadores de éstos, sean públicos o privados, estarán obligados a practicar a su costo, cada cuatro meses dentro de un año calendario y 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*".

EN RELACIÓN CON EL PAGO DE LOS EXÁMENES.

La obligación proyectada es periódica y permanente; su cumplimiento debe ser financiado por el propio prestador. Las grandes empresas podrían absorber el costo en sus estructuras administrativas y de prevención, pero pequeños propietarios, empresas familiares, operadores rurales o prestadores con pocos vehículos, deberán soportar una carga que proporcionalmente es mucho mayor.

Creemos discusión legislativa debiera considerar no sólo quién está obligado a cumplir la medida, sino también los costos y efectos económicos asociados. Si una obligación preventiva resulta financieramente inviable para una parte importante de los prestadores, podría incentivar el incumplimiento, la informalidad o la reducción de la oferta de servicios, debilitando finalmente el objetivo de seguridad que se busca alcanzar.

1. Solicitamos tener en consideración los siguientes aspectos:

a) Costo promedio por examen, distinguiendo tipo de prueba y necesidad de confirmación de resultados.
b) Número estimado de conductores y frecuencia anual de controles.
c) Costo anual estimado por empresa según tamaño de flota y dotación.
e) Impacto específico en transporte rural, zonas aisladas y operadores con uno o pocos vehículos.
f) Disponibilidad territorial de prestadores habilitados para efectuar los exámenes y eventuales costos de traslado.
g) Estimación de costos administrativos de registro, custodia y remisión de información.

2. Alternativas de financiamiento o reducción de costos.

Se propone que el Ejecutivo y la autoridad sectorial evalúen, según corresponda, mecanismos que reduzcan el costo de cumplimiento sin debilitar la exigencia de control. Entre las alternativas que proponemos están:
• Convenios marco o contratación agregada de servicios de toma de muestras para obtener precios preferentes.
• Compras asociativas o mecanismos gremiales de contratación colectiva, con estándares técnicos comunes.

• Convenios con organismos públicos competentes en prevención y seguridad, dentro de sus atribuciones legales.
• Cofinanciamiento o subsidios focalizados para micro y pequeños operadores, especialmente en zonas rurales o aisladas.
• Regular en el reglamento sistemas móviles o puntos de toma de muestras en terminales, reduciendo tiempos muertos y costos de desplazamiento.

Para el cumplimiento del fin anterior, el planteamiento gremial es solicitar expresamente una propuesta del Ejecutivo sobre financiamiento, más que limitarse a una indicación parlamentaria que pudiera ser declarada inadmisible.

En el inciso tercero: Se **produce discriminación** hacia el transporte mayor remunerado de pasajeros en buses, puesto que el transporte de personas lo hace también el transporte privado remunerado de pasajeros (que originalmente fue incluido en la idea matriz del proyecto); existe transporte de trabajadores temporeros, donde históricamente ha habido gran cantidad de accidentes y el transporte menor, incluyendo las aplicaciones de transporte. Apoyamos la observación que hiciera el senador Kusanovic, en cuanto a que se debe incorporar también a los capitanes de barcos.

No vemos la razón para excluir de esta norma al transporte escolar y al transporte privado remunerado de pasajeros, el que desarrolla traslados de tanta importancia como llevar los niños a sus colegios; giras de estudio y paseos de personas mayores, entre otros. Similar situación debe hacerse en relación con el transporte menor, que cumple la misma función, sólo que en otro tipo de vehículos.

En definitiva, estimamos que la obligación de practicar, pruebas respiratorias u otras que establezca la ley, debe extenderse a todo el transporte de personas y también de carga. Sólo de esta manera se puede proteger de forma equitativa la vida y seguridad de las personas.

Creemos que se debe introducir un cambio en la periodicidad, puesto que la norma propuesta habla de "**cada cuatro meses dentro del año calendario**", lo que hará que los trabajadores perfectamente determinen que las pruebas se harán en los meses de abril, agosto y diciembre. Si no es de otra forma no se podrá durante el año calendario y los presuntos infractores, tendrán certeza de los periodos en que se realizará pruebas.

INCISO CUARTO

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

En el caso del transporte público de pasajeros, consideramos que perfectamente pueden practicarse las pruebas dentro de la jornada de trabajo, durante los tiempos de espera entre salidas.

INCISO QUINTO

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.

INCISO SEXTO

Un reglamento dictado por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 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.

En el transporte rural, existen empresas que tienen tan sólo un bus con un conductor, también hay un gran número de casos en que es el propietario del bus quien lo conduce, de forma que no existe posibilidad que existan criterios despersonalizados de selección de personal, por lo que se debe regular esta situación particular.

INCISO SÉPTIMO

La aplicación de las pruebas deberá resguardar los derechos que las personas tienen en relación con 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.

Nos parece que existe un gran contrasentido legislar para proteger la vida y seguridad de las personas de actuaciones irresponsables o incluso delictivas de

personas individuales, y como respuesta, se busque sancionar a sus empleadores, quienes en caso alguno les autorizan la conducción de vehículos, drogados o alcoholizados.

El personal de conducción que preste servicios drogado o bajo los efectos del alcohol, comete falta o delito, sin embargo, se nos obligará a mantener confidencialidad de sus datos.

INCISO OCTAVO

Los resultados de dichas pruebas constituyen datos sensibles, de conformidad con 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, por lo que el acceso, tratamiento, uso y conservación de éstos quedarán estrictamente limitados a las finalidades de seguridad y prevención contemplados en este artículo.

La calificación de datos sensibles que el inciso octavo entrega a los resultados de las pruebas y su tratamiento, uso y conservación, el calificativo que quedan limitados estrictamente a las finalidades de *seguridad y prevención* que contempla el artículo 110 de la ley del tránsito, impide a los empleadores poner término a las relaciones laborales, ya que el término de una relación laboral excede dichos fines.

Si el propósito de este proyecto de ley es la protección de la vida de las personas, estimamos que se debe consagrar de forma expresa una causal de término de relación laboral para trabajadores cuyos resultados arrojen positivo en las pruebas que se realizará. En este caso, existe un incumplimiento grave de las obligaciones que el contrato de trabajo les impone, sin embargo, la prueba del incumplimiento se está calificando como dato sensible y su uso está estrictamente limitado a finalidades de seguridad y prevención.

Los dueños de los vehículos de transportes son los más interesados en que este tipo de trabajadores no se dediquen al transporte de personas, toda la inversión, y el trabajo de la vida de familias completas, está en juego. Estimamos que la protección de los datos de un trabajador no puede estar por sobre el derecho de un empleador de trabajar con personas aptas para el cargo y especialmente el derecho de todas las personas de transportarse de forma segura.

Existen pequeñas empresas con sólo un vehículo, en donde no se puede cambiar de función a un trabajador con consumo problemático de alcohol o drogas

en el desempeño de sus funciones, por ello el calificativo de datos sensibles para efectos de seguridad y prevención, directamente está exponiendo a cientos de personas que se transportan diariamente en un vehículo, a riesgo de accidentes, como mínimo, ya que no se le puede despedir.

Si el empleador toma la decisión de despedir a un trabajador por los resultados del examen, se está beneficiando a malos trabajadores con una posible indemnización cuantiosa, al ser indebidamente despedidos por utilizar información sensible de acuerdo al calificativo de la ley.

INCISO NOVENO

Los empleadores que cumplan con los requisitos contemplados en el artículo 153 del Código del Trabajo deberán incorporar los procedimientos señalados en este artículo en su reglamento interno de orden, higiene y seguridad y asegurará su adecuada publicidad y el debido conocimiento por parte de las personas trabajadoras. En el caso de no encontrarse obligados por dicho artículo, los procedimientos deberán incorporarse en el respectivo contrato de trabajo.

INCISO DÉCIMO

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 éstas y sus resultados.

En concordancia con lo anterior, el inciso 10º obliga a los propietarios de vehículos a mantener un registro escrito reservado en que conste la realización y periodicidad de las pruebas, el personal que fue sometido a estas y sus resultados. Es decir, debe mantener un registro reservado, a sabiendas que tiene un conductor que consume drogas, sustancias psicotrópicas o alcohol y no lo puede despedir por esa causal.

Si llevamos esto a un extremo altamente probable, el Ministerio Público o los tribunales tendrán acceso a este registro, saber que el dueño de un vehículo mantenía trabajando a un conductor consumidor de drogas y estupefacientes que causó un accidente con pérdida de vidas humanas. En dicho caso, perfectamente se podría estimar que el dueño del vehículo, al menos sería cómplice o encubridor de hechos que eventualmente sean considerados como homicidio cometido con dolo

eventual por ese conductor, quien al consumir sustancias ilícitas o alcohol no podía menos que representarse el posible resultado fatal que su conducta podría causar.

INCISO UNDÉCIMO

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.

Consideramos absolutamente inútil, lo contenido en el inciso 11º, puesto que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones recibirá los informes sólo para efectos de resguardo y verificar el cumplimiento de la obligación de los propietarios de vehículos. Es decir, el ente rector del transporte público en Chile quedará obligado a resguardar información que sabe es constitutiva de peligro para la seguridad de las personas, pero nada podrá ser al respecto.

Visto de esta forma, lo único importante es que los empleadores a su costo, realicen pruebas, creando un nuevo mercado para personas y empresas que se dediquen a venta de dispositivos y toma de exámenes, sin embargo, los resultados de todo este procedimiento resultarán absolutamente inútiles para apartar a drogadictos y alcohólicos del transporte de personas en nuestra actividad; por otro lado, la aplicación de multas no será mas que una nueva fuente de recaudación fiscal, la que incluso organizaciones como la Fundación Emilia han propuesto elevar considerablemente, partiendo en 100 UTM.

El alcohólico drogadicto es el conductor, pero el sancionado será el dueño del bus, cuando no registre, resguarde e informe a la autoridad los resultados.

En este sentido, consideramos más oportuno que este registro con resultados de exámenes o pruebas reciba el tratamiento que se estableció en la Ley 21.733, que modificó la ley del transito y estableció que no podrán desempeñarse en *ninguna modalidad* de servicios de transporte público de pasajeros, las personas que registren condenas por una serie de delitos de índole sexual. Esas personas hoy cuentan con <u>inhabilidad permanente</u> para obtener o mantener una licencia de conducir profesional.

El consumo de alcohol o drogas en nuestro rubro, además de afectarnos patrimonialmente, puede constituirse en fatalidades insospechadas para un gran número de personas.

La inhabilitación absoluta o por tiempos prolongados a personas que consumen drogas o alcohol, mientras se desempeñan en vehículos de transportes, es realmente un disuasivo eficaz para evitar accidentes; no así, una cuantiosa multa a los dueños de buses, quien es también son víctimas por esas conductas.

INCISO DUODÉCIMO

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.

Existe un contrasentido en la norma, desde el momento en que el obligado a practicar exámenes es el propietario del vehículo, y el obligado a informarlo es el responsable del servicio, quien será objeto de la multa en caso de incumplimiento.

El responsable de servicio por regla general, no tiene trabajadores y carece de facultad legal para obligar al propietario de vehículos a practicar exámenes.

No consideramos oportuno entregar competencia en esta materia a los Jueces de Policía Local; más bien consideramos que dada la especialidad de la materia, esta debería ser conocida por los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes, conforme al procedimiento administrativo que contempla los artículos 89 y siguientes del Decreto Supremo 212 de 1992.

Lo anterior, lo señalamos porque de acuerdo con lo que dispone el artículo 33 de la ley 18.287, sobre procedimiento ante el juez de policía local, son <u>inapelables</u> las sentencias definitivas dictadas en procesos por simples infracciones a la Ley de Tránsito que sólo impongan multas, privando al sentenciado del derecho al recurso judicial y a la doble instancia.

El procedimiento administrativo que establece el Decreto Supremo 212, al menos permite formular descargos y ejercer los recursos de reposición, jerárquico y en su caaso, el extraordinario de revisión que contempla la ley 19.880.

PROPUESTAS ADICIONALES:

Determinación clara y precisa del obligado a practicar examenes y sujerto pasivo de la multa:

Desde un punto de vista más general, estimamos que ya sea la ley o el reglamento deberá hacerse cargo de determinar con mayor precisión, quién será el obligado a practicar los exámenes, puesto que en materia de transporte público remunerado de pasajeros, existe un responsable de servicio, al que para efectos de incrementar flota de vehículos, adscriben una serie de pequeños empresarios individuales que mantienen relaciones laborales con su conductor.

En este caso, si el obligado a practicar las pruebas es el responsable de servicio, no siendo empleador de un conductor, carecerá de la facultad para llamarlo a examen.

Así, la norma deberá especificar con mayor precisión quién será el sujeto de la obligación de tomar la muestra y de informar al Secretario Regional Ministerial y quien será en defijitiva el sujero pasivo de la multa.

En relación con los datos de Senda que fueron presentados a esta comisión, nos interesa recalcar que no se ha presentado datos de positividad en el transporte de pasajeros y este proyecto de ley tiene su origen en un caso particular que obviamente reprochamoss, pero no parece ser la regla general y mucho menos en el transporte con buses rurales, que es al que se dedican nuestros asociados.

Resultados de examenes deben quedar a disposición de directores de tránsito y deberán usarlos como antecedente para renovaciones de licencias de conducir.

Estimamos también que los resultados de los exámenes que arrojen positividad en las pruebas de alcohol o drogas, (que los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes tendrán que archivar y resguardar), deben quedar a disposición de los directores de tránsito, para ser tenidos obligatoriamente en cuenta a la hora de hacer la calificación de la idoneidad moral de un conductor que renueva su licencia de conducir.

Lo anterior en directa concordancia con lo que establece el inciso cuarto del artículo 169 de la Ley de Tránsito, que señala: *De igual manera, si se otorgare una licencia de conductor con infracción a las normas de esta ley, el o los funcionarios responsables de ello, sean o no municipales, serán solidariamente responsables de los daños y*

perjuicios que se ocasionen por culpa del conductor a quien se le hubiere otorgado dicha licencia, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

Responsabilidad por el hecho ajeno:

El artículo 169 inciso segundo de la ley del tránsito, establece que: *El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente.*

No hay en Chile, personas o grupo empresarial que esté más afecto a la responsabilidad por un hecho ajeno que los dueños de buses. El dueño del bus es responsable de los actos del conductor, cuando éste tiene conflictos con estudiantes; cuando el conductor cobra $10 demás a un estudiante y se le sanciona por la ley de subsidio al transporte, pero especialmente es responsable por daños a terceros, en caso de accidente.

La única forma que tiene el propietario del vehículo de salvar de esta responsabilidad que le otorga la ley de forma solidaria, es acreditando que el vehículo fue usado contra su voluntad.

En la tramitación de la presente ley, consideramos que debe tenerse en cuenta que **ningún empleador otorga su voluntad para que un conductor se desempeñe en su vehículo, habiendo consumido drogas o alcohol**, de forma que no existiría responsabilidad civil solidaria en este caso.

Es por lo anterior que resulta tan importante eliminar del proyecto de ley, el calificativo de *información sensible limitada a los fines de seguridad y prevensión*.

Ninguna conducción de vehículo de transporte de personas tiene el consentimiento del propietario del vehículo bajo los efectos del alcohol o las drogas y la responsabilidad por accidentes de tránsito es personalísima del conductor.

CONCLUSIONES:

1.- No nos oponemos a la realización de pruebas de alcohol o drogas a los conductores, las consideramos indispensables.

2.- La obligación que se establecerá, necesariamente debe abarcar a todo el transporte, sea público o privado, mayor o menor, de pasajeros, escolares o carga. El consumo de drogas y alcohol tiene los mismos efectos para todas las personas que trabajan en cualquier modalida de transporte. No hay razón para que se obligue sólo a un sector.

3.- Debe existir apoyos o incentivos del Estado o sus organismos para que pequeñas empresas puedan dar cumplimiento a la obligación.

4.- Nos oponemos al calificativo que el proyecto propone para los resultados de los exámenes, como datos sensibles para efectos de seguridad y prevensión.

5.- Solicitamos crear directamente una causal de despido inmediato, sin derecho a indemnización para un conductor que arroje positividad en los exámenes, dejando de lado la protección de datos personales, por ir en oposición a un derecho de mayor relevancia y jerarquía, que es la vida y seguridad de todas las personas que viajan o puedan llegar a cruzarse con ese conductor.

6.- Es importante esclarecer quién será el obligado a practicar los exámenes, regular adecuadamente la periodicidad y determinar quién es el obligado a informar a la autoridad. Sólo así podremos determinar al sujeto pasivo de la multa.

7.- Solicitamos cambiar la competencia para efectos de aplicar multas, desde el Juzgado de Policía Local, cuya sentencia no otorga derecho a apelación, a los Secretarios Regionales Ministeriales, conforme al procedimiento establecido en el DS. 212 de 1992 y la ley 19.880, que permite un adecuado derecho a la defensa y otorga además, derecho a la doble instancia.

8.- El registro que lleve el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deberá necesariamente ser consultado y ser vinculante para el Director de Tránsito a la hora

de calificar la idoneidad moral de un conductor que solicite otorgamiento o renovación de licencia de conducir profesional.

9.- Proponemos que los resultados positivos de exámenes se incorporen a un registro que tenga el mismo tratamiento que el contemplado en la Ley 21.733; creando un registro público de personas incapacitadas para obtener licencia de conducir profesional, producto de consumo de drogas o alcohol. Así se otorgará a los dueños de vehículos certeza de las personas que están contratando y en caso de incumplimiento, puede ser sancionado.

10.- La seguridad de las personas no se protege resguardando datos de conductores que consumen alcohol o drogas; los datos necesariamente por ser constitutivos de faltas y delitos, deben utilizarse para terminar las relaciones laborales y para impedir que esas personas sigan contando con autorización para conducir vehículos de transporte, con riesgo para la vida y propiedad de los demás.