



INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY, INICIADO EN MOCIÓN, QUE DISPONE LA EXIGENCIA DE EXHIBIR UN DOCUMENTO DE IDENTIDAD Y LA ADOPCIÓN DE OTRAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERREGIONAL DE PASAJEROS.

BOLETÍN N°16.703-25

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Seguridad Ciudadana viene en informar, en segundo trámite constitucional y primero reglamentario, el proyecto de la referencia, originado en moción de los senadores señor Ossandón, señora Núñez, y señores Castro Prieto, Durana y Flores. Con urgencia calificada de "suma".

La **idea matriz o fundamental del proyecto** consiste en establecer un sistema de registro de pasajeros en los servicios interurbanos de transporte público de pasajeros; imponer, a las empresas que presten dicho servicio, las obligaciones de vincular el equipaje en bodega con el o los pasajeros que lo transporten y de adoptar medidas de seguridad tendientes a proteger la integridad de los pasajeros durante el trayecto, y establecer un sistema de sanciones previstas para la empresa, sus trabajadores y usuarios o pasajeros que incumplan las obligaciones que el proyecto establece.

MENCIONES REGLAMENTARIAS

De conformidad con lo ordenado en el artículo 304 del Reglamento de la Cámara de Diputados, este informe debe consignar los aspectos que se señalan en los acápites siguientes:

I. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

1. Establecer un sistema de registro de pasajeros en los servicios interurbanos de transporte público de pasajeros.

2. Imponer a las empresas que presten servicios interurbanos de transporte público de pasajeros, las



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: C77AF3D7270A87D8

obligaciones de vincular el equipaje en bodega con el o los pasajeros que lo transporten y de adoptar medidas de seguridad tendientes a proteger la integridad de los pasajeros durante el trayecto.

3. Establecer un sistema de sanciones previstas para la empresa, sus trabajadores y usuarios o pasajeros que incumplan las obligaciones que el proyecto establece.

II. RESUMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO APROBADO POR EL SENADO.

Establece una serie de obligaciones para las empresas que presten servicios interurbanos de transporte público de pasajeros, con el objetivo de fortalecer los mecanismos de identificación y trazabilidad de los usuarios, en un marco de respeto a los derechos fundamentales.

1. Registro obligatorio de pasajeros

Se impone a las empresas la obligación de crear, implementar, mantener y administrar un registro interoperable en tiempo real de los pasajeros transportados. Este registro deberá consignar, al menos, el nombre completo del pasajero, su número o rol de identificación, nacionalidad y el itinerario del servicio. La verificación de esta información se realizará mediante la exigencia de documentación por parte de la tripulación del vehículo, cuya función será constatar que los datos del pasaje coincidan con los documentos presentados. Se explicita que esta verificación no constituirá un control de identidad en los términos legales.

2. Requisitos para el embarque

El pasajero que no exhiba la documentación exigida, o que presente información que no coincida con la previamente entregada, no podrá abordar el vehículo.

3. Facultades de fiscalización y acceso a la información

Se reconoce como autoridades fiscalizadoras a Carabineros de Chile y a los inspectores fiscales. Asimismo, se faculta a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, a los inspectores fiscales y a la autoridad sanitaria para acceder al registro de pasajeros, en el ejercicio de sus funciones. Además, se establece la posibilidad de coordinación con el Servicio de Registro Civil e Identificación y el Servicio Nacional de Migraciones para verificar la validez de los documentos de identidad.

4. Conservación y tratamiento de datos

La información contenida en el registro deberá conservarse por un período de un año desde el término del servicio de transporte, tras el cual deberá ser eliminada. En lo relativo al tratamiento de datos personales, se aplicarán las disposiciones de la Ley N° 19.628 sobre protección de la vida privada.

5. Registro audiovisual

Los vehículos que presten servicios interurbanos deberán contar con equipos de registro audiovisual que permitan captar la imagen de los pasajeros al momento de acceder o descender del vehículo. Estos registros estarán sujetos a las mismas normas de conservación y protección establecidas para el registro de pasajeros.

6. Etiquetado del equipaje

Cuando el pasajero transporte equipaje en bodega, la empresa deberá rotular el equipaje, asociándolo con el nombre o número de identificación del pasajero, para facilitar su trazabilidad.

7. Régimen sancionatorio

El incumplimiento de las disposiciones de esta ley será sancionado con multas de 20 a 100 unidades tributarias mensuales. Esta sanción será aplicable tanto a las empresas como a la tripulación que incumpla las obligaciones de verificación documental. La competencia para conocer estas infracciones corresponderá a los Juzgados de Policía Local, conforme al procedimiento establecido en la Ley N°18.287.

8. Disposiciones transitorias

El registro de pasajeros deberá estar operativo dentro del plazo máximo de un año desde la publicación de la ley.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá, en un plazo de 180 días, emitir una resolución fundada para clasificar como servicios interurbanos aquellos que no cumplan con las características del literal c) del inciso primero del artículo 6° del Decreto N°212, de 1992.

III.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE al señor Raúl Leiva.

**IV.- SÍNTESIS DEL DEBATE HABIDO
DURANTE LA DISCUSIÓN EN GENERAL, CON
INDICACIÓN DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS.**

El señor **Claudio Rodríguez, abogado asesor del Ministerio del Interior y Seguridad Pública**), señaló que este proyecto fue aprobado por el Senado y que tiene su origen en una moción parlamentaria de un grupo de senadores y luego el gobierno lo incluyó en el fast track de proyectos de ley de seguridad. Por esto mismo es que el Ejecutivo está acá, presente.

Añadió que, la iniciativa establece la obligación a los operadores de viajes interurbanos de crear, implementar, mantener y administrar un registro interoperable en tiempo real de los pasajeros que ocupen estos servicios.

Asimismo, establece que en este registro se debe anotar al menos el nombre, el número de identificación, la nacionalidad y el itinerario del viaje, del transporte, naturalmente.

También establece un sistema de sanción, un sistema de coordinación con Carabineros de Chile y el Servicio del Registro Civil, para poder corroborar que la identidad que se incluye en el pasaje sea coherente con el documento identificatorio.

Además de establecer el sistema sancionatorio, se fijan normas transitorias para que el Ministerio de Transportes, de forma excepcional, pueda calificar como viaje interurbano aquellos viajes que no corresponden a un recorrido mayor a 200 kilómetros.

Manifestó, apoyar claramente este proyecto, tanto en el Senado como en este trámite, pero con algunas observaciones.

Destacó que en el Senado se estableció que incluso se podría sancionar a un trabajador de un operador de buses interurbanos que no exigiera la documentación; nosotros realmente no creemos que exista una vinculación entre la Administración y un trabajador de un operador de buses interurbanos, a diferencia de la relación entre el Estado y el operador de buses interurbanos, ya que el transporte público interurbano es una actividad regulada por ley.

Agregó que el Ejecutivo va a proponer algunas modificaciones a este proyecto, particularmente en lo relativo a la vinculación del pasajero con el equipaje que lleve.

En julio de este año, el Ministerio de Transportes dictó una resolución que modifica el decreto N°212, sobre transporte de pasajeros interurbanos, y que incluyó la obligación de vincular al pasajero con el equipaje que lleve.

Expresó que esta regulación nace producto de un oficio que envía la fiscalía local de Calama a la secretaria regional Ministerial de Transportes de Antofagasta, como consecuencia de que ellos identificaron que se verifica bastante el delito de transporte de droga sin que se vincule a un pasajero. Es decir, la droga es transportada por buses que no tienen un pasajero identificado.

Por lo tanto, este año lo que hace el Ministerio de Transportes es dictar una modificación al decreto N°212 en que hace explícita esta obligación de los operadores.

Subrayó que entre las modificaciones que proponen está, naturalmente, la de dar una regulación completa a esta obligación de exhibir la documentación, incluyendo la regulación del pasaje y, por lo tanto, darle reconocimiento legal a lo que ya el Ministerio de Transportes ha hecho por vía reglamentaria.

Concluyó enfatizando que apoyaran el proyecto, van a fijar las urgencias que sean requeridas y, naturalmente, estamos dispuestos a traer, si es necesario, al Ministerio de Transportes u a otro órgano técnico, si la Comisión así lo requiere.

La señora **Carolina Leitaó, subsecretaria de Prevención del Delito**, señaló que, en primer lugar, para evitar confusiones y mantener los temas separados, aclaró que la iniciativa de ley en discusión se centraba exclusivamente en la obligación de exigir cédula de identidad o pasaporte vigente para el transporte interurbano, y en la creación de un registro de pasajeros. Recordó que una parte de ella, relacionada con el equipaje, se había separado del proyecto original y se había integrado a otro proyecto en el Senado. Por lo tanto, el propósito de su presentación sería introducir las indicaciones del Ejecutivo sobre seis normas

permanentes y dos transitorias, las cuales procedería a detallar.

Respecto del artículo 1°, explicó que las modificaciones incluyeron cambios en los tres primeros incisos, manteniendo los incisos cuarto y quinto, según lo aprobado en el Senado.

Precisó que la primera indicación sustituía la obligación de "crear, implementar, mantener y administrar un registro" por la de "confeccionar una nómina con la identidad de todas las personas" transportadas, lo cual reduciría la carga para los operadores al exigirles solo mantener la nómina. También destacó que la obligación no era nueva, pues leyes como la que modificó el Código Aeronáutico y la Ley de Migración y Extranjería ya imponían requisitos similares para facilitar el trabajo de las policías y del Ministerio Público en el transporte aéreo nacional.

Luego, agregó que, de acuerdo con el proyecto, la nómina deberá incluir el nombre completo, número de identificación, nacionalidad, itinerario del servicio y otros datos requeridos por la Ley de Tránsito. Por su parte, las empresas estarán obligadas a exigir a los pasajeros la presentación de un documento de identidad antes de abordar el bus, aplicando también a quienes se unan en puntos intermedios.

Además, recordó que esta obligación había sido consagrada en otras normas, como la ley N° 21.363, que regula el expendio de bebidas alcohólicas y exige la presentación de un documento de identidad en bares, cantinas o cabarés para la compra de alcohol.

Comentó las modificaciones realizadas por el Ejecutivo al proyecto de ley.

Se realizaron cambios al artículo 2, donde se reemplazó el término "registro" por "nómina" en el inciso segundo, manteniéndose el resto del texto aprobado en el Senado. Además, se habilitó a Carabineros, inspectores municipales, la autoridad sanitaria, el Servicio de Registro Civil y el Servicio de Migraciones para coordinarse y acceder a la nómina con fines de verificación de identidad.

En el artículo 3 también se reemplazó "registro" por "nómina" y se redujo el tiempo de almacenamiento de la información de un año a 180 días, buscando equilibrar las

necesidades de investigación penal y los costos de almacenamiento.

El artículo 4 fue eliminado, ya que establecía la obligación de contar con equipos para registros audiovisuales. También se suprimió el artículo 5, que regulaba la identificación de equipajes, al estar ya abordado en la Comisión de Transporte del Senado. Estas eliminaciones fueron respaldadas por el Ejecutivo para garantizar armonía en los proyectos sobre seguridad.

Finalmente, el artículo 6 se reemplazó por un nuevo régimen sancionatorio que eliminó las sanciones a la tripulación, previamente aprobadas en el Senado, relacionadas con el incumplimiento de exigir documentos de identidad.

La autoridad gubernamental explicó que el nuevo régimen estableció multas de 10 a 100 UTM para las empresas de transporte público interurbano que no cumplieran con ciertas obligaciones, tales como confeccionar la nómina de pasajeros con sus datos de identidad, solicitar la exhibición de un documento de identidad antes del abordaje, mantener la nómina disponible por el tiempo estipulado en el artículo 3 para su consulta por las autoridades competentes, y someter las infracciones al conocimiento del juzgado de policía local de la comuna donde inicia el servicio, conforme a la ley N° 18.287.

El artículo primero transitorio fue reemplazado, otorgando un plazo de un año al Ministerio de Transportes para realizar las adecuaciones necesarias para implementar la ley.

Por otro lado, se eliminó el segundo artículo transitorio, considerando que el ministerio ya contaba con la facultad referida y que fijarle un plazo no resultaba adecuado.

El señor **Marcos Carter, presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros de Chile (Fenabus)**, comenzó su intervención agradeciendo a la Presidenta de la Comisión, diputada Gloria Naveillan, y a los honorables diputados por la invitación y el espacio otorgado para participar en la sesión. Sin embargo, dado el tiempo limitado que se les concedió, cedió la palabra al abogado asesor de Fenabus para que expusiera la presentación sobre los temas relevantes relacionados con el proyecto de ley en discusión.

El señor **Dagoberto Ferraro, abogado asesor de Fenabus**, agradeció a la Presidenta de la Comisión y a los diputados presentes, destacando su experiencia de veinte años en el sector del transporte interurbano de pasajeros, tiempo durante el cual ha asesorado a diversas compañías y participado como director de algunas de ellas.

En su presentación, el señor abogado expresó la preocupación del gremio ante los problemas de seguridad, pues afectan gravemente a la industria, dado que muchos pasajeros evitan usar los terminales y los buses debido a la delincuencia. Explicó que, si bien las empresas pueden controlar lo que sucede en los terminales de origen y destino, no tienen un control efectivo sobre lo que ocurre durante los trayectos, particularmente porque el 30 por ciento de los pasajeros aborda los buses en carretera, no en terminales. En estos casos, el único control posible lo ejerce el jefe de la tripulación.

El señor Ferraro lamentó que las indicaciones del Ejecutivo eliminaran el artículo 4°, que contemplaba la implementación de registros audiovisuales en los buses. Este registro, según señaló, es fundamental para garantizar la seguridad a bordo, especialmente en trayectos largos de más de doce horas, y permite colaborar de manera más eficaz con las autoridades policiales. La eliminación de este artículo, según él, elimina un pilar clave del proyecto originalmente aprobado por el Senado.

Al referirse al artículo 1°, expresó su preocupación por la posible exigencia de mantener dos listados: uno al momento de la venta del pasaje y otro al abordar el bus. Explicó que el 60 por ciento de los pasajes no son adquiridos en puntos de venta físicos, sino a través de plataformas digitales, lo que complica la identificación inmediata de los pasajeros.

En ese sentido, planteó la problemática de los pasajes comprados por terceros, que podrían ser utilizados por personas diferentes al comprador. Sugirió que la norma se enfoque en un único listado que se elabore al momento de abordar el bus, a fin de evitar confusiones y dificultades prácticas.

En cuanto al artículo 3°, expresó que limitar el almacenamiento de los registros de datos a 180 días resulta insuficiente, ya que las solicitudes de información de las fiscalías suelen llegar después de este período. Propuso que

el plazo se amplíe, dado que la utilidad de estos registros radica en su disponibilidad para investigaciones que pueden requerir información después de largos períodos de tiempo.

Respecto de la normativa sobre equipaje, mencionada en el artículo 5°, indicó que no tenía mayores observaciones, dado que esta disposición ya cuenta con una regulación clara. Sin embargo, el expositor señaló que el artículo 6° se centra en establecer sanciones, lo que da viabilidad a la norma al penalizar a quienes no cumplan con ella. Asimismo, dijo que el control de las tripulaciones de transporte se encuentra limitado por la imposibilidad de implementar mecanismos de vigilancia, como cámaras, debido a fallos judiciales que lo prohíben.

Enseguida, agregó que los delincuentes suelen abordar los buses en ruta, lejos de los terminales, donde la fiscalización es más efectiva, lo que dificulta las medidas de control.

Por otra parte, propuso que se introduzcan sanciones específicas en la Ley de Tránsito para responsabilizar a las tripulaciones por las irregularidades en el registro de pasajeros.

Finalmente, añadió que las normativas vigentes imponen costos adicionales a los prestadores de servicios, quienes deben implementar controles y ajustes en la infraestructura operativa para cumplir con las exigencias legales.

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, agradeció la intervención del abogado asesor de Fenabus y valoró los puntos planteados, los que consideró fundamentales para el debate en curso. No obstante, recalcó que el próximo lunes comenzará la votación del proyecto de ley en discusión, subrayando que este será el momento para integrar las observaciones realizadas. Por último, destacó que las indicaciones presentadas por el Ejecutivo permiten a los legisladores identificar oportunidades de mejora en el texto legislativo.

El señor **Marcos Cartes** expresó su inconformidad por la falta de una invitación formal a la Comisión, lamentando que los gremios deban insistir constantemente para ser escuchados.

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, interrumpió la intervención del expositor para aclarar que la

falta de invitación previa a los gremios se debió a que ningún miembro de la Comisión había solicitado su participación antes de la votación en general del proyecto. Explicó que la presencia de Fenabus en esta sesión se consideró excepcional y recordó que, en las etapas posteriores del proceso legislativo, no suele permitirse la incorporación de invitados, con la finalidad de garantizar el orden del debate.

El señor **Marcos Cartes** agradeció la franqueza de los presentes, pero agregó que, durante el gobierno de Michelle Bachelet, existía un diálogo fluido entre el gremio del transporte y las autoridades, a través de una comisión de seguridad, por lo que lamentó que ese diálogo se haya interrumpido, a pesar de que intentaron retomar el contacto con el ministro y la subsecretaria, quienes no respondieron a sus solicitudes.

Enseguida, expresó su descontento con la falta de diálogo por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Según informó, intentó comunicarse con el subsecretario, pero no obtuvo respuestas. Además, insistió en que el gremio siempre ha mostrado voluntad para colaborar, pero reclamó la necesidad de que las autoridades escuchen sus demandas y trabajen en conjunto.

Por otra parte, cuestionó la inexistencia de una política nacional de terminales de transporte, lo que ha provocado que los pasajeros eviten abordar los buses en este tipo de establecimiento, debido a la inseguridad en esos espacios. Destacó que, aunque el gremio apoya iniciativas como la modernización y la electromovilidad, existe preocupación por la falta de consistencia en la aplicación de los decretos y normas, lo que genera retrocesos en el sector.

Finalmente, recalcó la importancia de garantizar la seguridad de los usuarios y de prevenir tragedias en los buses, instando a la Comisión a retomar el trabajo conjunto y a priorizar las necesidades del gremio y los usuarios en la toma de decisiones, advirtiendo que el tema es delicado y exigiendo soluciones urgentes.

La diputada **Gloria Naveillan, presidenta**, expresó su acuerdo con los planteamientos del dirigente; sin embargo, le aclaró que la labor de la Comisión se centrará en estudiar lo que provenga del Senado, así como las indicaciones del Ejecutivo.

El diputado **José Miguel Castro** concordó con los dichos del señor Ferrari e indicó que es probable que el Ejecutivo se allane a lo propuesto. Luego, se comprometió a liderar un trabajo colaborativo antes de avanzar con el proyecto, sugiriendo la creación de una pequeña mesa de trabajo.

Finalmente, reafirmó su disposición a contribuir activamente en la concreción de las modificaciones al proyecto y expresó su confianza en que el Ejecutivo repondrá algunos de los aspectos planteados e invitó a otros parlamentarios a sumarse a este esfuerzo.

El 20 de noviembre de 2024, el señor Carlos Cámara, secretario accidental, anunció que correspondía votar en general el proyecto de ley (boletín 16703-25), que dispone la exigencia de exhibir un documento de identidad y la adopción de otras medidas de seguridad en el transporte terrestre interregional de pasajeros.

Puesto en votación en general, fue aprobado por la unanimidad de la y los diputados presentes, diputada Gloria Naveillan y los diputados Jaime Araya, Henry Leal, Raúl Leiva y Andrés Longton (5x0x0).

V. PRECEPTOS DE RANGO ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

El inciso segundo del artículo 6 del texto aprobado por el Senado posee rango orgánico constitucional.

VI. TRÁMITE DE HACIENDA.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 226 del Reglamento de la Corporación, la Comisión de Hacienda no debe pronunciarse respecto del articulado del proyecto de ley en informe.

VII. ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADOS POR LA COMISIÓN.

Artículos rechazados

1.- Los primeros tres incisos del artículo 1° del texto aprobado por el Senado

Artículo 1°.- Las empresas que presten servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán crear,

implementar, mantener y administrar un registro interoperable en tiempo real de los pasajeros que trasladen.

El referido registro deberá consignar respecto de cada pasajero, a lo menos, el nombre completo, número o rol de identificación, nacionalidad y el itinerario del servicio.

Para efectos de lo establecido en los incisos precedentes, la tripulación del vehículo de que se trate deberá exigir la exhibición de la documentación que acredite la información señalada en el inciso anterior."

2.- El inciso segundo del artículo 2° del texto aprobado por el Senado.

"Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, los inspectores fiscales y la autoridad sanitaria podrán, en el ejercicio de sus funciones, acceder al registro de pasajeros referido en el artículo precedente."

3.- Artículo 3° del texto aprobado por el Senado

"Artículo 3°.- La información del registro de pasajeros deberá mantenerse durante un año, contado desde el término del servicio de transporte. Vencido este plazo, la información deberá ser eliminada. En lo pertinente, el registro se regirá por la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada."

4.- Artículo 4° del texto aprobado por el Senado

"Artículo 4°.- Los vehículos destinados a prestar servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán contar con un equipo que permita obtener registros audiovisuales de quienes accedan y desciendan de él, sin perjuicio de otras medidas que puede establecer la autoridad competente. A estos registros se les aplicarán las normas del artículo 3° de la presente ley."

5.- Artículo 5° del texto aprobado por el Senado

"Artículo 5°.- En caso de que el pasajero transporte equipaje en bodega, la empresa deberá rotular el equipaje vinculándolo al nombre del pasajero o a su número de identificación."

6.- Artículo 6° del texto aprobado por el Senado

"Artículo 6°.- Las empresas que presten servicios interurbanos de transporte público de pasajeros que incumplan las obligaciones establecidas en esta ley serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal de 20 a 100 unidades tributarias mensuales. La misma sanción se aplicará a la

tripulación que no cumpla la obligación establecida en el inciso tercero del artículo 1°.

El Juzgado de Policía Local de la comuna donde se inicie el servicio de transporte conocerá de las infracciones a la presente ley, y se regirá por las reglas dispuestas en la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local."

7.- Artículo primero transitorio del texto aprobado por el Senado

"Artículo primero. - El registro señalado en el artículo 1° de esta ley deberá entrar en operación dentro del plazo máximo de un año, contado desde su publicación."

8.- Artículo segundo transitorio del texto aprobado por el Senado

"Artículo segundo. - Dentro del plazo de 180 días, contado desde la publicación de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará una resolución fundada clasificando como servicios interurbanos a servicios que no cumplan con las características señaladas en el literal c) del inciso primero del artículo 6° del decreto N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros."

Indicaciones rechazadas

1.- Indicación de las diputadas Fries, Orsini y Placencia. Para agregar un artículo 4 nuevo.

"Artículo 4.- Lo dispuesto en el artículo 3° de la presente ley no será aplicable cuando el pasajero sea niño, niña o adolescente. En dicho caso, se les podrá consultar, para los efectos del registro en la nómina, su nombre y apellidos y la condición de encontrarse o no acompañado por un adulto responsable. La situación de no encontrarse acompañado por un adulto responsable no impedirá su ingreso y traslado. Esta solicitud no podrá, en ningún caso, vulnerar lo establecido en el artículo 33 de la ley N°21.430, sobre garantías y protección integral de los derechos de la niñez y adolescencia, por lo que no será procedente ninguna otra exigencia por parte de la empresa o sus funcionarios."

2.- Indicación del Ejecutivo para reemplazar el artículo 3° por el siguiente:

"Artículo 3°.- La información del registro de pasajeros deberá mantenerse durante el plazo de ciento ochenta días, contados desde el término del servicio de transporte. Vencido este plazo, la información deberá ser eliminada. En lo

pertinente, el registro se regirá por la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada.”.

3.- Indicación del Ejecutivo para reemplazar el artículo transitorio primero por el siguiente:

“Artículo transitorio. - Las adecuaciones reglamentarias necesarias para la ejecución de las disposiciones de la presente ley serán dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dentro del plazo de un año contado desde la publicación de la ley.”.

4.- Indicación de las diputadas Fries, Placencia y Orsini, para agregar un nuevo artículo transitorio:

“Artículo transitorio: Un reglamento dictado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones establecerá los requisitos, forma y las características que deberán cumplir los registros a que hace referencia el artículo 1° de la presente ley. En el mismo reglamento se establecerán los plazos y excepciones para que las empresas que presten servicio interurbano de transporte públicos de pasajeros deban crear, implementar, mantener y administrar los referidos registros.

Este reglamento deberá dictarse 9 meses después de la publicación en el diario oficial de esta ley.”.

VIII. COMUNICACIÓN A LA CORTE SUPREMA.

Se hace presente que la Comisión de Seguridad Pública, del Senado, envió oficio solicitando el parecer de la Excelentísima Corte Suprema respecto del inciso segundo del artículo 6° del texto que se propone, en cumplimiento de lo preceptuado por el artículo 77 de la Carta Fundamental, y por el artículo 16 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, toda vez que dicha iniciativa incide en la organización o atribuciones de los tribunales de justicia.

IX. DISCUSIÓN PARTICULAR.

La señora presidenta dispuso la votación en particular del proyecto.

Se sometió a debate y votación en particular la **indicación N° 1** presentada por el Ejecutivo, que señala lo siguiente:

Para reemplazar los incisos primero, segundo y tercero del artículo 1° por los siguientes:

“Artículo 1°.- En la venta de pasajes o boletos, las empresas de servicios interurbanos de transporte público

de pasajeros deberán confeccionar una nómina con la identidad de todas las personas que transportan, la que deberá incluir su nombre completo, número o rol de identificación, nacionalidad, el itinerario del servicio y otros requerimientos que disponga el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito.

Para la confección de la nómina de pasajeros dispuesta en el inciso precedente, las empresas deberán exigir la exhibición de un documento de identidad de la persona antes de abordar el bus.

La identidad de todo pasajero que se incorpore a bordo en algún punto intermedio entre la ciudad de inicio y la de destino del servicio deberá ser verificada de conformidad con el inciso anterior e incluida en la nómina.”.

Fue aprobada con los votos a favor de las diputadas Lorena Fries, Maite Orsini y Alejandra Placencia y los votos de los diputados Cristián Araya y José Miguel Castro y los votos en contra de los diputados Andrés Longton y la diputada Gloria Naveillan. (5x2x0)

El señor Mario Rebolledo, secretario, manifestó que correspondía votar los **incisos cuarto y quinto del artículo 1°**, que son del siguiente tenor:

“Lo anterior tendrá por objetivo acreditar que los datos incorporados en el pasaje coincidan con su documentación identificadora, y, en ningún caso, constituirá un control de identidad.

El pasajero que no exhiba dicha documentación o presente alguna que acredite una identidad distinta a la informada previamente no podrá abordar el correspondiente vehículo.”.

El diputado Cristián Araya manifestó su preocupación respecto de la delegación de funciones en el auxiliar del conductor. Por lo mismo, consultó si el Ejecutivo tenía alguna observación al respecto.

El diputado Jorge Alessandri consideró que se trata de un paso en la dirección correcta. Según mencionó, en vuelos nacionales ocurren situaciones similares y es la

azafata quien verifica la identidad de los pasajeros. Agregó que, si bien en los buses podrían presentarse situaciones violentas, en estos casos se podría requerir asistencia de la fuerza pública.

El diputado Miguel Mellado señaló que el primer filtro debería tener lugar durante la venta del pasaje, y que el segundo debería realizarse al momento de subir al bus. Reconoció que ello no sería posible en el caso de la toma de pasajeros en ruta, ya que no se produciría el primer filtro, pero que, como la mayoría de las personas aborda los buses en terminales, la verificación inicial sigue siendo esencial.

El diputado Raúl Leiva indicó que la toma de pasajeros en ruta representaría una situación compleja para los auxiliares de los buses, pues son ellos quienes deberían verificar la identificación de personas en entornos no controlados. Estimó importante que se considerara y se profundizara más en aquello.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, expresó que, no obstante, lo discutido, es esencial no perder de vista el fin del proyecto: establecer un mayor control sobre los pasajeros que viajan en bus por el país.

Luego, criticó la falta de control de identidad al abordar los buses, pues podría permitir suplantaciones. Señaló que no sería viable contar con carabineros en cada punto, por lo que las empresas de buses deberán capacitar adecuadamente a sus auxiliares y conductores para cumplir con tal función. Agregó que deberían ser los auxiliares los encargados de verificar la identidad de los pasajeros, incluso en ruta, y rechazó la práctica de pagar directamente al auxiliar, responsabilizando a las empresas por estas falencias.

La señora Carolina Leitaó, subsecretaria de Prevención del Delito, explicó que la indicación del Ejecutivo al artículo 1° establece expresamente que la identidad de todo pasajero que se incorpore a bordo en algún punto intermedio deberá ser verificada y registrada, respondiendo así a la inquietud del diputado Leiva.

En seguida, añadió que, para el caso en que no sea posible verificar la identidad de un pasajero, hay otra indicación que recoge tal situación, que es de las diputadas Fries y Placencia.

El diputado Cristián Araya preguntó si era necesario mantener los incisos cuarto y quinto del artículo 1°, pues la indicación del Ejecutivo a dicho artículo, recién aprobada, ya contiene la obligación de confeccionar un registro de pasajeros e incluso menciona su contenido.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, en respuesta al diputado Cristián Araya, indicó que todo dependerá del resultado de la votación. Acto seguido, solicitó al Secretario que tomara la votación de los incisos cuarto y quinto del artículo 1° del proyecto de ley.

Puestos en votación, los incisos fueron **aprobados por unanimidad**. Votaron a favor las diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillan, Maite Orsini y Alejandra Placencia, y los diputados Jorge Alessandri, Cristián Araya, Andrés Jouannet, Henry Leal, Raúl Leiva y Miguel Mellado. (10x0x0)

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, pidió al señor secretario que diera lectura al **artículo 2°** del proyecto de ley.

El señor Mario Rebolledo, secretario, señaló que dicho artículo es del siguiente tenor: "Artículo 2°.- Para efectos del cumplimiento de las disposiciones de la presente ley, serán autoridades fiscalizadoras Carabineros de Chile y los inspectores fiscales.

Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, los inspectores fiscales y la autoridad sanitaria podrán, en el ejercicio de sus funciones, acceder al registro de pasajeros referido en el artículo precedente.

Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública podrán coordinarse con el Servicio de Registro Civil e Identificación y con el Servicio Nacional de Migraciones para la verificación del documento de identidad cuando corresponda."

Luego, leyó una indicación del Ejecutivo que propone reemplazar el inciso segundo de aquel artículo por el siguiente: "Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la autoridad sanitaria podrán acceder a

la nómina de pasajeros referido en el artículo 1° en el ejercicio de sus funciones.”.

Por último, propuso que se votara el artículo junto con la **indicación 2 del Ejecutivo**.

El diputado Cristián Araya manifestó su preocupación por la exclusión de la PDI del inciso primero del artículo 2°, expresó su sorpresa por la inclusión, en el inciso segundo, de la autoridad sanitaria y pidió que se le excluyera, por considerar que el foco debe ponerse en los asuntos de seguridad, no en asuntos sanitarios, como ocurrió en pandemia.

La subsecretaria Carolina Leitaó explicó que, para efectos del proyecto en discusión, solo los carabineros y los inspectores fiscales tienen facultades fiscalizadoras, y agregó que, no obstante, aquello, el actuar de la PDI sí se encuentra contemplado, específicamente en el inciso segundo, que habla de “Fuerzas de Orden y Seguridad Pública”.

Respecto de la posibilidad de excluir a la autoridad sanitaria, expresó su acuerdo con lo propuesto por el diputado Cristián Araya.

El diputado Miguel Mellado pidió que se buscara la manera de incorporar a los inspectores municipales, ya que habría ciertas localidades del país que, a diferencia de la Región Metropolitana, no cuentan con un alto número de efectivos policiales. Citó los casos de Carahue y Puerto Saavedra.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, coincidió con el diputado Mellado; sin embargo, advirtió que en ciertas zonas del sur de Chile el porcentaje de inspectores municipales tampoco es tan alto como para otorgarles una nueva función. Sugirió que el asunto fuera tratado más adelante, no ahora.

El diputado Cristián Araya se refirió a la indicación del Ejecutivo, especialmente a la mención efectuada a los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes. Pidió que se aclare por qué podrían acceder a la nómina de pasajeros. Abogó por la privacidad de quienes utilizan el transporte público.

La subsecretaria Carolina Leitaó pidió que no se confundieran las atribuciones de las autoridades referidas en

la indicación, ya que mientras algunas tienen el deber de verificar que la nómina haya sido confeccionada, otras tienen la facultad de acceder a su contenido por motivos de seguridad.

El diputado Cristián Araya preguntó cómo el Ministerio Público podrá acceder al contenido de las nóminas de pasajeros.

La subsecretaria Carolina Leitaó explicó que el Ministerio Público actúa a través de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y que serán ellas las que podrán acceder al contenido de las nóminas de pasajeros. De hecho, la indicación se refiere a ellas expresamente.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, solicitó al secretario que tomara la votación del artículo 2° del proyecto, junto con la indicación del Ejecutivo, pero sin la mención referida a la autoridad sanitaria.

El señor Mario Rebolledo, secretario, señaló que accedería a lo solicitado, pero advirtió que la supresión de la expresión "y la autoridad sanitaria" debería efectuarse en otra votación, por tratarse de una indicación del Ejecutivo.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, concordó con el secretario y pidió a este que tomara la votación del artículo 2° del proyecto, junto con la indicación del Ejecutivo, y que, luego de ello, se votara la eliminación de la frase "y la autoridad sanitaria".

Puesto en votación, **el artículo 2, junto con la indicación 2 del Ejecutivo, y la solicitud de votación separada de la frase "y la autoridad sanitaria" formulada por el diputado Cristian Araya**, fueron aprobadas por unanimidad, con los votos a favor las diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillan, Maite Orsini y Alejandra Placencia, y los diputados Cristián Araya, Henry Leal, Raúl Leiva y Miguel Mellado. (8x0x0)

Puesta en votación, la frase "y la autoridad sanitaria", fue rechazada por unanimidad, con los votos a favor las diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillan, Maite Orsini y Alejandra Placencia, y los diputados Cristián Araya, Henry Leal, Raúl Leiva y Miguel Mellado. (8x0x0)

Se somete a discusión y votación la **indicación 2 ter**, presentada por las diputadas Fries, Orsini y Placencia, para agregar un nuevo artículo 4° del siguiente tenor:

"Artículo 4°.- Lo dispuesto en el artículo 3° de la presente ley no será aplicable cuando el pasajero sea niño, niña o adolescente. En dicho caso, se les podrá consultar, para efectos de registro en la nómina, su nombre y apellidos y la condición de encontrarse o no acompañado por un adulto responsable. La situación de no encontrarse acompañado por un adulto responsable no impedirá su ingreso y traslado.

Esta solicitud no podrá, en ningún caso, vulnerar lo establecido en el artículo 33 de la ley N° 21.430, sobre garantías y protección integral de los derechos de la niñez y adolescencia, por lo que no será procedente ninguna otra exigencia por parte de la empresa o sus funcionarios."

El diputado Cristián Araya señaló que la indicación excluye la aplicación del control de identidad a menores de edad y, por tanto, no considera el riesgo al que podrían quedar expuestos.

Advirtió que, si no portan ningún documento que los identifique, los menores de edad que viajan solos pueden quedar en total vulnerabilidad. En ese sentido, sostuvo que el tráfico de menores, que ha sido alertado públicamente y reportado por la prensa, y al rapto de menores deberían ser abordados en el proyecto.

Por otra parte, el parlamentario mencionó la dificultad que supondría determinar si una persona es realmente menor de edad, en ausencia de una documentación que lo acredite. En tono crítico, ironizó que se podría llegar al punto de que alguien alegue ser menor de edad simplemente por autopercepción, sin que exista posibilidad alguna de verificarlo.

Desde esa perspectiva, planteó que la indicación podía anular o dejando sin efecto práctico la norma anterior, a pesar de la buena intención de sus autoras.

Finalmente, dijo estar en desacuerdo con repetir disposiciones que están vigentes, pues los menores de edad no dejarán de estar protegidos por el solo hecho de no citar la ley sobre garantías y protección integral de los derechos de la niñez y adolescencia en cada nuevo proyecto. A su juicio,

este tipo de reiteraciones solo contribuye a contaminar el ordenamiento jurídico.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, señaló que, si bien comprende los fundamentos que motivaron la propuesta, le asisten dos inquietudes.

En primer lugar, planteó su preocupación por los casos de niños que viajan acompañados de adultos, pero que podrían ser víctimas de rapto, entre otros delitos.

En segundo lugar, advirtió que la edad de los delincuentes ha disminuido considerablemente durante el último tiempo y que resultará difícil saber si alguno de ellos está siendo buscado por la justicia o ha cometido algún delito.

La diputada agregó que, desde su experiencia, entiende la realidad de muchos niños y adolescentes que se trasladan sin adultos responsables. Relató que sus propios hijos viajan solos en bus desde el campo hasta el pueblo donde estudiaban, ya que tenían la edad suficiente para hacerlo sin un acompañante.

Sostuvo que esta aparente contradicción le genera un conflicto interno sobre cuál debe ser la postura adecuada frente a la indicación.

El diputado Cristián Araya indicó que la experiencia compartida por la señora Presidenta da cuenta de la necesidad de que los menores de edad que viajan solos cuenten con algún medio de identificación. Advirtió que además la indicación parece transmitir el mensaje de que los menores no deben portar ninguna identificación, lo cual considera contraproducente.

Si bien el diputado Araya mencionó que su argumento puede parecer simple o cotidiano, insistió en que, a diferencia del enfoque de la indicación, una verdadera lógica de protección infantil debe exigir que todos los menores de edad porten algún documento que permita identificarlos.

Por último, aseguró que en Chile existen medios suficientes para cumplir con ese objetivo, como el pase escolar o el carné de identidad.

Añadió que, aunque comprende que algunas zonas del país presentan mayores niveles de aislamiento, el

Registro Civil, por ejemplo, puede garantizar el acceso al carné de identidad a todos los niños del país.

La diputada Maite Orsini recordó que hoy la legislación no exige a los menores de edad portar un documento de identificación. Explicó que aquello se desprende de la normativa sobre control preventivo de identidad, la cual establece que un funcionario policial no puede someter a control, si presume que dicha persona es menor de edad.

Argumentó que el objetivo de la indicación es evitar que, por ejemplo, un menor que regresa del colegio y no lleva consigo su credencial quede solo en la vía pública y sin la posibilidad de regresar a su hogar. Agregó que hay un deber mayor de protección del niño sobre cualquier otro ciudadano.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, dijo que, si bien comprende el sentido de la indicación, coincide con los planteamientos del diputado Cristián Araya.

Señaló que los niños que asisten al colegio suelen portar una credencial estudiantil que les permite acceder a tarifas rebajadas en el transporte público, la cual tiene vigencia todo el año escolar, ya que su renovación se realiza en abril o mayo del año siguiente.

También la diputada manifestó su preocupación por los riesgos que podrían derivarse del hecho de que un menor de edad suba a un bus sin portar ningún tipo de identificación.

Si bien reconoció la importancia de resguardar la identidad de los menores de edad, como establece la ley, planteó que quizás la legislación en la materia requiere ser perfeccionada, en particular considerando de que en caso de producirse un accidente durante un trayecto, resultaría imposible informar de inmediato a la familia sin no hay una identificación. Señaló que, en tal escenario, sería necesario esperar a que se presente una denuncia por presunta desgracia y se inicie una búsqueda que incluya hospitales, comisarías y otros centros, lo que no es menor.

El señor Mario Rebolledo, Secretario, explicó que el artículo 3° que propone la indicación 2 bis fija una regla, mientras que el artículo 4° nuevo establece una excepción. En ese contexto, hizo presente que el artículo 3° se aprobó, lo cual debe ser considerado al momento de revisar el resto del articulado.

Asimismo, aclaró que la excepción que establece el artículo 4° propuesto en la indicación resuelve la situación ante un eventual accidentes, porque permite consultar el nombre y apellido de un pasajero menor de edad para los efectos del registro en la nómina.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, precisó que el artículo no establece una obligación sino una facultad, lo que relativiza su carácter de excepción normativa.

La diputada Maite Orsini afirmó que, aunque entiende la necesidad de que niños, niñas y adolescentes porten identificación en la vía pública, no es el propósito del proyecto ni el contenido de la indicación.

Explicó que el artículo 3° aprobado permite impedir el acceso al transporte público a quienes no porten cédula de identidad.

Por su parte, la indicación constituye una excepción a esa norma general, eximiendo a los menores de edad de la exigencia, dado que legalmente no están obligados a portar un documento de identidad.

El diputado Boris Barrera reiteró que, según la ley N° 21.430, sobre garantías de derechos de la niñez, se prohíbe a las policías solicitar identificación a menores de edad. Por lo mismo, cuestionó que se le intente entregar esa facultad a privados, como choferes o auxiliares, ya que supondría una falta de criterio y una infracción legal.

El diputado Jorge Alessandri argumentó que una ley mal diseñada puede ser fácilmente burlada y que, en la práctica, los menores de edad son utilizados por bandas criminales para cometer delitos. Citó como ejemplo el caso del aeropuerto Nuevo Pudahuel, donde grupos delictuales compran pasajes baratos para ingresar a la sala de embarque, cometer delitos y luego retirarse, utilizando principalmente a menores como ejecutores.

Finalmente, expresó que, si bien la indicación es bien intencionada, la rechazará por considerarla ineficaz.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, puso en votación la indicación 2 ter.

Puesta en votación, la indicación fue **rechazada por mayoría**, con los votos a favor la diputada Maite Orsini y

el diputado Boris Barrera (reemplazo de la diputada Placencia); y en contra la diputada Gloria Naveillan y los diputados Jorge Alessandri, Cristián Araya y Henry Leal. No hubo abstenciones (2x4x0).

El señor Mario Rebolledo, Secretario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 284 del Reglamento, declaró la incompatibilidad del artículo 3° original y de la indicación del Ejecutivo.

La **indicación N° 3**, presentada por el Ejecutivo prescribe lo siguiente: Para reemplazar el artículo 3° por el siguiente: "Artículo 3°.- Los datos contenidos en las nóminas de pasajeros deberán mantenerse durante el plazo de ciento ochenta días, contados desde el término del servicio de transporte. Vencido este plazo, la información deberá ser eliminada. En lo pertinente, la nómina se regirá por la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada".

Por orden de la señora Presidenta, se somete a debate y votación **la indicación N° 4**, presentada por las diputadas Lorena Fries, Alejandra Placencia y Maite Orsini, que señala lo siguiente:

Para reemplazar el artículo 3° por uno del siguiente tenor: "Artículo 3°.- La información del registro de pasajeros deberá mantenerse durante el plazo de ciento ochenta días, contados desde el término del servicio de transporte, salvo que la información haya sido requerida por el Ministerio Público y su entrega se encuentra pendiente. Vencido este plazo o entregada la información al Ministerio Público, la empresa deberá eliminarla. En lo pertinente, el registro se regirá por la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada.".

La diputada Maite Orsini explicó que ambas indicaciones tienen como objetivo reducir el plazo de conservación de la información del registro de pasajeros, de un año a ciento ochenta días. Sin embargo, puntualizó que la indicación presentada por ella y otras diputadas incorpora una cláusula que impedirá la eliminación de los datos cuando estos hubiesen sido requeridos por el Ministerio Público.

Puesta en votación, la indicación fue aprobada por unanimidad, con los votos a favor de las diputadas Maite Orsini, Gloria Naveillan y de los diputados Jorge Alessandri, Cristián Araya, Boris Barrera (reemplazo de la diputada Placencia) y Henry Leal (6x0x0).

Se somete a debate y votación **el artículo 4°**:

"Artículo 4°.- Los vehículos destinados a prestar servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán contar con un equipo que permita obtener registros audiovisuales de quienes accedan y desciendan de él, sin perjuicio de otras medidas que puede establecer la autoridad competente. A estos registros se les aplicarán las normas del artículo 3° de la presente ley."

El señor Secretario precisó que, de aprobarse la indicación del Ejecutivo, se eliminara el artículo 4° del proyecto, lo que implica que el artículo 3° pasa a ser artículo 4° y así, sucesivamente, los demás artículos del texto legal.

El diputado Cristián Araya expresó su apoyo a la eliminación del artículo, ya que su implementación supondría un costo elevado para las empresas de transporte pequeñas.

El señor Mario Rebolledo, Secretario, aclaró que no existe una indicación formal para eliminar el artículo. Asimismo, explicó que el Ejecutivo solicitó votación separada, pero se rechazó con seis votos en contra.

Puesto en votación, el artículo 4°. Fue rechazado por unanimidad, con los votos en contra las diputadas Maite Orsini y Gloria Naveillan y los diputados Jorge Alessandri, Cristián Araya, Boris Barrera (reemplazo de la diputada Placencia) y Henry Leal (0x6x0).

Se somete a debate y votación el **artículo 5°**, que señala: "Artículo 5°.- En caso de que el pasajero transporte equipaje en bodega, la empresa deberá rotular el equipaje vinculándolo al nombre del pasajero o a su número de identificación."

El diputado Cristián Araya señaló que el asunto en cuestión ya estaba siendo tratado en el Senado, a propósito de otro proyecto de ley, y advirtió que avanzar en la materia en la Cámara podría genera una incompatibilidad

normativa, pese a las buenas intenciones detrás de la iniciativa, por lo que propuso no intervenir en ese aspecto.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, señaló que estaba de acuerdo y agregó que ya existía un proyecto de ley relacionado con el rotulado de equipaje.

Puesto en votación, el artículo 5°. Fue rechazado por unanimidad, con los votos en contra las diputadas Maite Orsini y Gloria Naveillan y los diputados Jorge Alessandri, Cristián Araya, Boris Barrera (reemplazo de la diputada Placencia) y Henry Leal (0x6x0).

Se somete a debate y votación el **artículo 6°**, que ha pasado a ser 4°, que fue objeto de una indicación del Ejecutivo para reemplazarlo por el siguiente: "Artículo 4°.- Serán sancionadas con multa de 10 a 100 unidades tributarias mensuales las empresas de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros que incumplan alguna de las siguientes obligaciones:

a) Confeccionar la nómina de pasajeros con la identidad de las personas que transportan y la información requerida en el artículo 1° de la presente ley.

b) Requerir la exhibición de un documento de identidad de la persona titular del pasaje antes de abordar el bus.

c) Mantener la nómina de pasajeros, por el plazo señalado en el artículo 3°, para que pueda ser consultada por Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o la autoridad sanitaria que lo requiera.

El juzgado de policía local de la comuna donde se inicie el servicio de transporte conocerá y sancionará las conductas señaladas, de conformidad con las disposiciones de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local."

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, explicó que la indicación rebaja el monto mínimo de la sanción a 10 unidades tributarias mensuales (UTM), mientras que el artículo original establece un mínimo de 20 UTM. Preciso que se mantenía el mismo monto máximo de la sanción en ambas versiones, pero con una diferencia clave: en el artículo original la sanción también se aplica a la tripulación que no

cumpla la obligación, mientras que en la indicación del Ejecutivo la responsabilidad recae exclusivamente en la empresa.

El diputado Cristián Araya solicitó votación separada debido a la mención de la autoridad sanitaria, la cual había sido eliminada.

En segundo lugar, observó que tanto el proyecto original como la indicación del Ejecutivo establece un tope sancionatorio de 100 unidades tributarias mensuales (UTM), lo que le parecía desproporcionado. Añadió que, dependiendo de la rigurosidad del juez de policía local, una empresa podría incluso quebrar tras acumular varias sanciones en pocos viajes.

En tercer lugar, expresó su preocupación respecto de la disposición que sanciona la falta de requerimiento del documento de identidad del titular del pasaje, antes de abordar el bus. Expresó sus dudas frente a la medida, ya que da la impresión de que se promueve una forma de control de identidad y cuestionó el objetivo que perseguía el Ejecutivo con dicha exigencia.

La señora Carolina Leitaó, subsecretaria de Prevención del Delito, señaló que efectivamente el monto de la multa se redujo a un mínimo, equiparándolo al rango de aplicación que queda a discreción del juez de policía local. Explicó que aquello permitía considerar situaciones específicas, como el caso de empresas que cometieran reiteradamente la infracción, lo que justifica una sanción más severa.

Argumentó que, de no existir esa posibilidad, sería económicamente más conveniente para las empresas simplemente pagar la multa y seguir incumpliendo, lo cual es un incentivo a infringir la norma de manera permanente. En ese sentido, insistió en que la sanción debe tener un carácter disuasivo y más gravoso, cuando corresponda.

La subsecretaria, si bien reconoció que no era posible regular con tanto detalle, insistió en que se comprendía la lógica detrás de la sanción.

Explicó además que lo que se estaba haciendo en el articulado era especificar las obligaciones con el

objetivo de poder determinar adecuadamente las sanciones. Indicó que se reiteraba cuál era la obligación de la empresa para luego aplicar una sanción, si esta no se cumple. Aclaró que el artículo establece la pena de ciertas conductas, las cuales se detallan a continuación, aunque advirtió que no se trata de un control de identidad.

La señora Leitaó planteó que no existe control de identidad en este contexto. Aclaró que la medida no se equipara a dicho control, sino únicamente se trata de la exhibición de un documento para verificar que la persona que compra el pasaje es efectivamente la que aborda el bus, a fin de evitar posibles fraudes o burlas a la norma.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, respaldó la preocupación planteada en relación con la identificación del pasajero. Sostuvo que lo relevante no es tanto quién compra el pasaje, sino que el nombre bajo el cual se realiza la compra coincida con la identidad de quien efectivamente lo utilice.

El diputado Cristián Araya, a partir de lo señalado por la subsecretaria, sugirió que se estableciera una diferenciación en los rangos de sanción, mediante una indicación. Propuso fijar un rango inicial de multa entre 10 y 50 UTM y, en caso de reincidencia en un determinado plazo, permitir que la sanción alcance las 100 UTM.

Argumentó que una multa de 100 UTM representa una suma muy elevada, que podría aplicarse incluso por errores cometidos por auxiliares, cuya responsabilidad es menor en comparación con los gerentes generales o directores financieros.

Añadió que, dado que esas funciones son desempeñadas por personas que no cuentan con una alta calificación profesional, el estándar de responsabilidad debe ser proporcional.

El parlamentario recalcó que no hay empresa de transporte interurbano que tenga utilidades equivalentes a los montos máximos de sanción, que pueden alcanzar 7.500.000 de pesos, y aseguró que ninguna empresa estará dispuesta a arriesgar tal multa de forma deliberada.

Concluyó afirmando que la lógica detrás de la normativa no debe ser provocar la quiebra de las empresas, sino establecer un mecanismo disuasivo adecuado. Por eso, insistió en que se debía considerar un rango más razonable,

de 10 a 50 UTM y permitir su aumento solo en caso de infracciones reiteradas registradas en un plazo determinado, por ejemplo, un año.

La señora Gloria Naveillan, presidenta, solicitó al diputado Cristián Araya que redactara una indicación al respecto.

La subsecretaria Carolina Leitaó explicó que la idea de incorporar la reiteración de la infracción no fue considerada de esa manera en la norma debido a las dificultades prácticas que implica su aplicación. Señaló que existen buses con frecuencias de viaje muy distintas, lo que hace complejo establecer un criterio uniforme para determinar la reiteración. Hizo presente que se optó por un rango amplio en las sanciones para dar flexibilidad a la norma y permitir que se ajuste a distintas realidades operativas del transporte interurbano.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, pidió la unanimidad para votar por separado la expresión "autoridad sanitaria".

El diputado Boris Barrera consideró importante mantener la facultad de la autoridad sanitaria de tener acceso a la información, por ejemplo, en caso de la aparición de una enfermedad.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, indicó al diputado Barrera que la expresión "autoridad sanitaria" ya había sido eliminada y, por ello, también pedía la unanimidad para eliminarla del artículo en discusión.

Tras reiterar su petición, la Comisión acordó votar por separado la expresión "autoridad sanitaria", en espera de que el diputado Araya presentara una indicación.

El señor Mario Rebolledo, secretario, explicó que debe votarse, primero, la indicación original, junto con la expresión que se pretende eliminar, en votación separada y que no era posible votar la expresión antes de resolver la norma principal. Agregó que se estaba redactando una nueva indicación que se votaría en lugar de la propuesta del Ejecutivo, la cual se entendía rechazada.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, señaló que no se podía proceder de esa manera, ya que existía una

diferencia sustancial entre la indicación del Ejecutivo y la propuesta del diputado Araya.

El diputado Cristián Araya aclaró que su indicación solo modificaba las multas, ajustando los respectivos guarismos.

El señor Mario Rebolledo, secretario, dio lectura a la **indicación del diputado Cristián Araya** para reemplazar el artículo 6°, que ha pasado a ser 4°, por el siguiente:

"Artículo 4°.- Serán sancionadas con multa de 10 a 50 unidades tributarias mensuales las empresas de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros que incumplan alguna de las siguientes obligaciones:

a) Confeccionar la nómina de pasajeros con la identidad de las personas que transportan y la información requerida en el artículo 1° de la presente ley.

b) Requerir la exhibición de un documento de identidad de la persona titular del pasaje antes de abordar el bus.

c) Mantener la nómina de pasajeros, por el plazo señalado en el artículo 3°, para que pueda ser consultada por Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que lo requiera.

El juzgado de policía local de la comuna donde se inicie el servicio de transporte conocerá y sancionará las conductas señaladas, de conformidad con las disposiciones de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local."

Puesta en votación, la indicación presentada por el diputado Cristián Araya. fue aprobada por unanimidad, con los votos a favor de las diputadas Gloria Naveillan y Maite Orsini y de los diputados Cristián Araya, Boris Barrera y Henry Leal. (5x0x0)

Se somete a debate y votación la **indicación 8** presentada por el Ejecutivo.

La indicación señala: Para reemplazar el artículo transitorio primero por el siguiente: "Artículo transitorio.
- Las adecuaciones reglamentarias necesarias para la

ejecución de las disposiciones de la presente ley serán dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dentro del plazo de un año contado desde la publicación de la ley.”.

Por su parte el Artículo primero transitorio señala: “Artículo primero.- El registro señalado en el artículo 1° de esta ley deberá entrar en operación dentro del plazo máximo de un año, contado desde su publicación.”

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, manifestó que un plazo de un año le parecía excesivo, en consideración a que no se trataba de un proyecto particularmente complejo. Por ello, solicitó al Ejecutivo su opinión y propuso acordar un plazo menor.

La subsecretaria Carolina Leitaó expresó su conformidad con la observación y propuso un plazo de seis meses, dado que es el período que usualmente se utiliza para la dictación de reglamentos.

El señor Mario Rebolledo, secretario, advirtió las limitaciones constitucionales respecto de las facultades que son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Explicó que, aunque el artículo 38 otorga potestad reglamentaria al Ejecutivo sin necesidad de establecerlo expresamente en la ley, no es posible reducir plazos mediante una indicación presentada por parlamentarios. Añadió que la subsecretaría tampoco puede hacerlo, porque carece de las firmas del ministro respectivo y del Presidente de la República.

Por tanto, indicó que la única opción viable era que la subsecretaria asumiera un compromiso verbal.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, señaló que no está de acuerdo con depender de compromisos verbales y que prefería postergar la votación del punto en cuestión.

La señora Carolina Leitaó señaló que redactaría, sobre el punto, un documento escrito.

El señor Mario Rebolledo, secretario, recordó a la subsecretaria y a su asesor que, como el proyecto está con urgencia “suma”, solo es posible renovar indicaciones ya presentadas y, por tanto, no se pueden ingresar nuevas con una redacción distinta.

En consecuencia, informó que el plazo de un año establecido en el texto se mantendrá, cuando el proyecto sea visto en la Sala.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, dijo que, en esas condiciones, el proyecto no podría ser votado en Sala.

Además, mencionó la existencia de un segundo artículo transitorio contenido en la indicación 10, presentada por las diputadas Fries, Placencia y Orsini, y expresó que prefería abordar ese punto en lugar de insistir en el anterior.

Dicho aquello, y tras escuchar la opinión de algunos de los presentes, puso en votación la **indicación 8 del Ejecutivo**. Puesta en votación, se rechazó por unanimidad, con los votos en contra las diputadas Gloria Naveillan y Maite Orsini, y los diputados Cristián Araya, Boris Barrera y Henry Leal (0x5x0).

Puesto en votación el **artículo Primero Transitorio**, se rechazó por unanimidad, con los votos en contra las diputadas Gloria Naveillan y Maite Orsini, y los diputados Cristián Araya, Boris Barrera y Henry Leal (0x5x0).

Se sometió a debate y votación, el **artículo segundo transitorio del proyecto de ley**, del siguiente tenor:

"Artículo segundo. - Dentro del plazo de 180 días, contado desde la publicación de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará una resolución fundada clasificando como servicios interurbanos a servicios que no cumplan con las características señaladas en el literal c) del inciso primero del artículo 6° del decreto N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros."

Puestos en votación, fue rechazado por unanimidad, con los votos en contra las diputadas Gloria Naveillan y Maite Orsini, y los diputados Cristián Araya, Boris Barrera y Henry Leal (0x5x0).

Se somete a debate y votación la **Indicación N°10** de las diputadas Fries, Placencia y Orsini, para agregar un

nuevo artículo transitorio: "Artículo transitorio: Un reglamento dictado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones establecerá los requisitos, forma y las características que deberán cumplir los registros a que hace referencia el artículo 1° de la presente ley. En el mismo reglamento se establecerán los plazos y excepciones para que las empresas que presten servicio interurbano de transporte públicos de pasajeros deban crear, implementar, mantener y administrar los referidos registros.

Este reglamento deberá dictarse 9 meses después de la publicación en el diario oficial de esta ley."

Por último, dijo que el artículo transitorio permitiría, a través de un reglamento, salvar la situación de quienes no tengan la obligación de portar algún documento de identidad.

Puesta en votación, la indicación fue rechazada por no alcanzar el quorum de aprobación. Votaron a favor la diputada Maite Orsini y el diputado Boris Barrera. Votaron en contra la diputada Gloria Naveillan y el diputado Cristián Araya. Se abstuvo el diputado Henry Leal (2x2x1).

X.- MENCIÓN DE LAS ADICIONES Y ENMIENDAS QUE LA COMISIÓN APROBÓ EN LA DISCUSIÓN EN PARTICULAR.

Al artículo 1°

Ha sustituido sus incisos 1, 2 y 3, por los siguientes:

"Artículo 1°.- En la venta de pasajes o boletos, las empresas de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán confeccionar un registro con la identidad de todas las personas que transportan, la que deberá incluir su nombre completo, número o rol de identificación, nacionalidad, el itinerario del servicio y otros requerimientos que disponga el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito.

Para la confección de la nómina de pasajeros dispuesta en el inciso precedente, las empresas deberán exigir la exhibición de un documento de identidad de la persona antes de abordar el bus.

La identidad de todo pasajero que se incorpore a bordo en algún punto intermedio entre la ciudad de inicio y la de destino del servicio deberá ser verificada de conformidad con el inciso anterior e incluida en la nómina."

Aprobó sus incisos cuarto y quinto en los mismos términos.

Artículo 2°. -

Sustituyó su inciso segundo por el siguiente:

"Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, y los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la autoridad sanitaria podrán acceder a la nómina de pasajeros referido en el artículo 1° en el ejercicio de sus funciones."

Artículo 3° nuevo. -

Incorporó un artículo 3° nuevo del siguiente tenor:

"Artículo 3°. - En aquellos casos en que no fuere posible verificar la identidad de la persona antes de abordar el bus o esta se negare a acreditar su identidad para efectos de su incorporación en la nómina, la tripulación podrá ejercer la facultad de no admitirla, en los términos dispuestos en el artículo 88 del decreto con fuerza de ley N°1, del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290, de Tránsito. Asimismo, deberá comunicar inmediatamente dicha situación a Carabineros de Chile y hacerla constar en la nómina respectiva."

Artículo 3°

Ha pasado a ser artículo 4°, y se ha sustituido su texto por el siguiente:

"Artículo 4°. - La información de la nómina de pasajeros deberá mantenerse durante el plazo de ciento ochenta días, contados desde el término del servicio de transporte, salvo que la información haya sido requerida por el Ministerio Público y su entrega se encuentra pendiente. Vencido este plazo o entregada la información al Ministerio Público, la empresa deberá eliminarla. En lo pertinente, la nómina se regirá por la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada."

Artículo 4°. -

Lo ha suprimido.

Artículo 5°. -

Lo ha suprimido.

Artículo 6°. -

Ha pasado a ser artículo 5° y lo ha sustituido por el siguiente:

"Artículo 5°. - Serán sancionadas con multa de 10 a 50 unidades tributarias mensuales las empresas de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros que incumplan alguna de las siguientes obligaciones:

- a) Confeccionar la nómina de pasajeros con la identidad de las personas que transportan y la información requerida en el artículo 1° de la presente ley.
- b) Requerir la exhibición de un documento de identidad de la persona titular del pasaje antes de abordar el bus.
- c) Mantener la nómina de pasajeros, por el plazo señalado en el artículo 3°, para que pueda ser consultada por Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o la autoridad sanitaria que lo requiera.

El juzgado de policía local de la comuna donde se inicie el servicio de transporte conocerá y sancionará las conductas señaladas, de conformidad con las disposiciones de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local."

Disposiciones transitorias

Artículo primero

Lo ha suprimido.

Artículo segundo

Lo ha suprimido.

XI. MENCIÓN PRECISA DE LAS RESERVAS DE CONSTITUCIONALIDAD.

No hubo reservas de constitucionalidad.

XII. TEXTO DEL PROYECTO COMO QUEDARÍA EN VIRTUD DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN.

Por las razones señaladas y por las que expondrá oportunamente el diputado informante, esta Comisión recomienda aprobar el proyecto de ley, cuyo texto -a modo meramente ilustrativo- quedaría de la siguiente forma:

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1°.- En la venta de pasajes o boletos, las empresas de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán confeccionar un registro con la identidad de todas las personas que transportan, la que deberá incluir su nombre completo, número o rol de identificación, nacionalidad, el itinerario del servicio y otros requerimientos que disponga el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito.

Para la confección de la nómina de pasajeros dispuesta en el inciso precedente, las empresas deberán exigir la exhibición de un documento de identidad de la persona antes de abordar el bus.

La identidad de todo pasajero que se incorpore a bordo en algún punto intermedio entre la ciudad de inicio y la de destino del servicio deberá ser verificada de conformidad con el inciso anterior e incluida en la nómina.

Lo anterior tendrá por objetivo acreditar que los datos incorporados en el pasaje coincidan con su documentación identificatoria, y, en ningún caso, constituirá un control de identidad.

El pasajero que no exhiba dicha documentación o presente alguna que acredite una identidad distinta a la informada previamente no podrá abordar el correspondiente vehículo.

Artículo 2°.- Para efectos del cumplimiento de las disposiciones de la presente ley, serán autoridades fiscalizadoras Carabineros de Chile y los inspectores fiscales.

Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, y los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podrán acceder a la nómina de pasajeros referido en el artículo 1° en el ejercicio de sus funciones.

Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública podrán coordinarse con el Servicio de Registro Civil e Identificación y con el Servicio Nacional de Migraciones para la verificación del documento de identidad cuando corresponda.

Artículo 3°. - En aquellos casos en que no fuere posible verificar la identidad de la persona antes de abordar el bus o esta se negare a acreditar su identidad para efectos de su incorporación en la nómina, la tripulación podrá ejercer la facultad de no admitirla, en los términos dispuestos en el artículo 88 del decreto con fuerza de ley N°1, del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290, de Tránsito. Asimismo, deberá comunicar inmediatamente dicha situación a Carabineros de Chile y hacerla constar en la nómina respectiva.

Artículo 4°. - La información de la nómina de pasajeros deberá mantenerse durante el plazo de ciento ochenta días, contados desde el término del servicio de transporte, salvo que la información haya sido requerida por el Ministerio Público y su entrega se encuentra pendiente. Vencido este plazo o entregada la información al Ministerio Público, la empresa deberá eliminarla. En lo pertinente, la nómina se regirá por la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada.

Artículo 5°. - Serán sancionadas con multa de 10 a 50 unidades tributarias mensuales las empresas de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros que incumplan alguna de las siguientes obligaciones:

a) Confeccionar la nómina de pasajeros con la identidad de las personas que transportan y la información requerida en el artículo 1° de la presente ley.

b) Requerir la exhibición de un documento de identidad de la persona titular del pasaje antes de abordar el bus.

c) Mantener la nómina de pasajeros, por el plazo señalado en el artículo 3°, para que pueda ser consultada por Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o la autoridad sanitaria que lo requiera.

El juzgado de policía local de la comuna donde se inicie el servicio de transporte conocerá y sancionará las

conductas señaladas, de conformidad con las disposiciones de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local.”

Tratado y acordado los días 30 de octubre, 20 de noviembre de 2024; y 8 de enero, 12 y 25 de marzo, 14 de abril y 14 de mayo de 2025.

Valparaíso, 26 de mayo de 2025.

Mario Rebolledo Coddou
Abogado Secretario de la Comisión