INCORPORA COMO INFRACCIÓN GRAVE EL MALTRATO FÍSICO Y/O VERBAL DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE LA LOCOMOCIÓN COLECTIVA, RESPECTO DE PASAJEROS O TRANSEÚNTES, Y LA NEGATIVA A TRANSPORTAR PASAJEROS, ESPECIALMENTE CUANDO ÉSTOS SON ESCOLARES.

BOLETÍN N°3605-15

VISTOS:

Lo dispuesto en los artículos 60 y 62 de la Constitución Política de la República; lo prevenido por la Ley N° 18.918 Orgánica Constitucional y lo establecido por el Reglamento de la H. Cámara de Diputados.

CONSIDERANDO:

1. Que como chilenos nos ha tocado vivir una época de grandes cambios; una verdadera vorágine, que se explica por la conjunción de diversos factores; históricos, sociales, políticos y, por cierto, económicos. Pasamos de ser una sociedad esencialmente agraria, para convertirnos en una sociedad con un sesgo marcadamente industrial y de servicios. Experimentamos, como consecuencia de lo anterior, una fuerte migración campo cuidad, al tiempo que la clase trabajadora se incrementó tremendamente. Fue gracias a las políticas estatales de educación impulsadas hace más de medio siglo, que en Chile la movilidad social fue no sólo una realidad palpable, sino una garantía al esfuerzo de las familias chilenas, que gracias a la educación podían, y de hecho pudieron aspirar a mejores condiciones de vida.

En este estado de cosas, y gracias a la apertura de los mercados internacionales, a la diversificación de la producción y el comercio, al aumento de la tasa de natalidad y al aumento también de las expectativas de vida, es posible advertir cómo nuestro país ha progresado de una manera impresionante. Este progreso, por cierto, se ha reflejado en las mejores condiciones económicas de los chilenos, quienes al día de hoy gozan -indiscutiblemente- de un nivel de vida muy superior al de hace 40 o 50 años. En aquello entonces, y para aproximaros ya en el tema que nos ocupa, tener un vehículo -por ejemplo- lejos de satisfacer una necesidad como ocurre hoy, era un verdadero lujo, un lujo que por cierto pocas, muy pocas personas podían darse

2. Que el progreso, así como ventajas, trae también aparejadas muchas consecuencias desfavorables, consecuencias no deseadas, pero que no por ello son incorregibles, y por el contrario, muchas de ellas reclaman una urgente solución. Una de ellas es el tránsito. Hoy vemos, con verdadero asombro, cómo nuestras ciudades ceden más y más espacio al tránsito vehicular. Muchas calles han debido ser ensanchadas y otras drásticamente modificadas. Son usuales los cambios de sentido, las vías exclusivas, la construcción de nuevas calles y avenidas; que no sólo han cambiado la estética de las ciudades, sino que han influido fuertemente en la forma de relacionarse de los conductores con los peatones, y en el caso de los conductores -supuestamente profesionales- de vehículos de locomoción colectiva, entre éstos y sus pasajeros. Las normas de trato social, que es decir, las costumbres de buena crianza, como el saludo, el consabido "por favor, me deja en la esquina" o las expresiones de agradecimiento, son verdaderas expresiones anacrónicas, que extrañan cuando alguien, rara vez, las emplea. Pero ciertamente no son estos tópicos aquellos que, como legisladores estamos llamados a normar. Podremos, es cierto, intervenir en políticas educacionales, pero de ningún modo podemos directamente modificar aquello que, producto de factores sociológicos y económicos ha cambiado el comportamiento de la Sociedad. Lo que sí podemos hacer, y estamos por cierto convocados a ello, es establecer normas destinadas a castigar, cuando no a reprimir aquellas conductas claramente antijurídicas, vale decir, aquellas que transgreden el orden jurídico patrio, que no es

otra cosa que las normas que como chilenos hemos convenido en darnos, dentro de las que se encuentran las del tránsito, y detrás de éstas subyace las idea o principio elemental de la seguridad en el transporte; seguridad que debe ser entendida no sólo como un transporte en que las personas no sean objeto de agresiones o atentados contra la propiedad, como robos o hurtos, sino además como seguridad en la existencia misma del servicio de transporte, de modo que el país pueda funcionar sin problemas, y es por ello que -por ejemplo- con ocasión de la última paralización del transporte en la cuidad de Santiago, el gobierno hubo de recurrir a las acciones que le franquea la Ley de Seguridad Interior del Estado, pues una movilización de esa naturaleza atenta contra este principio de que venimos hablando.

3. Que, sin perjuicio de las políticas educacionales que corresponde al poder ejecutivo desarrollar, pensamos que existen ciertas conductas que aparte de merecer el reproche social, merecen ser castigadas, ya que sobrepasan con mucho una conducta social inadecuada. En concreto nos referimos, a conductas que lamentablemente se han tomado cada día más normales, como aquellos conductores que se niegan a transportar a escolares, ya sea no deteniendo los vehículos en las paradas, o negándoles el paso cuando estos intentan subir. O más grave aún, aquellos conductores, y no sólo aquellos de la locomoción colectiva, sino también los particulares, que maltratan física o verbalmente a los peatones, y en el caso de los chóferes de micros, a los pasajeros.

4. Que las normas del tránsito contenidas en la Ley N° 18.290, se han ido creando en la medida que la sociedad ha requerido mayores regulaciones, destacando la gran reforma del año 1985, y de ahí en adelante han operado diversas adiciones o modificaciones, tendientes a regular nuevos aspectos no considerados en aquellos entonces, o a modificar otros que, como consecuencia de los cambios sociales demandan nuevas regulaciones. La ley del año 1985, no contempló la posibilidad que un conductor pudiera agredir a un pasajero o a un peatón, o que un chofer de micro se negare a transportar a un pasajero, ya que dichas acciones eran prácticamente impensadas. Ahora, sin embargo, ya no sólo es una posibilidad, sino peor aún, una forma de conducirse cada vez más habitual. A su respecto, existen normas que tratan sobre la conducción, y que a partir de una interpretación normativa sería posible aplicar para estos casos. Topamos, sin embargo, con que el ámbito de lo infraccional pertenece al derecho punitivo, es una especie de hermano menor del orden penal, de modo que le gobiernan los mismos principios, y uno de ellos dice que no puede existir un delito (en este caso una falta) sin ley, que es el denominado principio de legalidad, en cuya virtud la conducta a sancionar debe encontrarse expresamente descrita en la ley, de modo que sea punible (castigable) en la medida que el sujeto adecua su actuar a ella.

5. Que así entonces, si pretendemos castigar conductas tan reprochables como agredir a un pasajero, a un transeúnte o no transportar a un escolar, es menester que la ley, previamente, establezca que dichas conductas serán constitutivas de falta, y sancionadas, como consecuencia, con tal o cual multa.

6. Que ciertamente, para imponer un castigo, una multa, una sanción, se requiere que un juez conozca del asunto, y a que se le aporten los medios probatorios que generen la plena convicción de que el denunciado ha cometido la falta que se le imputa, lo que nos lleva a plantear el problema de cómo el juez toma conocimiento del hecho que debe conocer. Lo más habitual es que los jueces de policía local, que son los competentes en estas materias, inicien un proceso como consecuencia de 1a denuncia que les formula un agente de policía (Carabineros de Chile) o los Inspectores Municipales, rara vez un particular, salvo que se trate de perseguir luego responsabilidades civiles. En este proyecto, planteamos que los tribunales mantengan a disposición de las personas, formularios - denuncias, de modo que cualquier persona pueda iniciar un proceso en contra de un chofer infractor de ley.

En cuanto al proceso mismo, sin perjuicio de tener muy presente que el juez de policía local debe actuar de oficio en estas materias, por estar comprometido un interés público, y en la idea de coadyuvar la fase de acreditación de las infracciones, postulamos la necesidad de establecer como un trámite obligatorio, en que el tribunal deba pedir informes al Departamento de Fiscalización de la Subsecretaria de Transportes, y la de citar al dueño del vehículo en que se cometió la infracción; con el primero, se persigue obtener la información respecto del comportamiento del chofer, la que tendrá el mérito, positivo o negativo de una presunción, ya que en el evento de no registrar denuncias por maltrato físico y/o verbal, operará una presunción de inocencia, y en el evento contrario, la presunción será de culpabilidad; con la citación del dueño, se persigue obtener la identidad del chofer, so pena de presumírsele de derecho tal calidad a él, para los efectos de aplicar las sanciones, si es que se niega a entregar la individualización del conductor.
Por su parte, y si la infracción es denunciada por un Inspector Municipal, un agente de policía o bien fiscalizadores del Ministerio de Transportes, al tener éstos la calidad de ministros de fe, se presumirá la comisión de la infracción, sin perjuicio de las alegaciones o defensas que pudiere esgrimir el denunciado.

7.- Que, finalmente, hacemos presente a este H. Parlamento, que la modificación que hoy proponemos no vulnera ninguna norma constitucional, ya que si bien es cierto recurrimos a una presunción, esta no opera en materia de culpabilidad, sino tan solo para probar el acaecimiento de un hecho, la que por lo demás es sólo legal, ya que admite prueba en contrario, y respecto de la culpabilidad puede perfectamente ser acreditada una circunstancia eximente de responsabilidad (caso fortuito, por ejemplo) y, por último, lo que se proscribe en la Carta fundamental son las presunciones de derecho, vale decir aquellas que no admiten prueba en sentido contrario.

POR LO TANTO,

El diputado que suscribe viene en someter a la consideración de este Honorable Congreso Nacional el siguiente,

PROYECTO DE LEY

“Artículo Primero: agrégase, a continuación del último numeral del artículo 198 de la ley N° 18.290 del tránsito, los siguientes:

"32.- el conductor de la locomoción colectiva que se negare a transportar a un pasajero, especialmente si es escolar, y

33: el conductor de la locomoción colectiva que maltratare verbal o físicamente a un pasajero o transeúnte.”.

Articulo Segundo: agrégase el siguiente inciso segundo, al Artículo 3° de la ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los juzgados de policía local "Cuando se trate de infracciones o contravenciones cometidas por un conductor de la locomoción colectiva, cualquier persona podrá denunciar el hecho, a través de las denuncias formularios que los secretarios de los juzgados de policía local confeccionarán y mantendrán a disposición de quien los solicite. Si la denuncia es formulada por Carabineros o Inspectores Fiscales o Municipales, tal denuncia, a falta de otras pruebas, constituirá plena prueba acerca del hecho de haberse cometido la infracción."

Artículo Tercero: agrégase los siguientes dos incisos, a continuación del primero del Artículo 7° de la ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los juzgados de policía local "Tratándose del conocimiento de hechos relacionados con infracciones o contravenciones cometidas por un conductor de la locomoción colectiva, el juez, tan pronto tome conocimiento de la denuncia, deberá solicitar al departamento de fiscalización de la Subsecretaría de Transportes los

antecedentes del conductor denunciado, y para el evento de desconocerse la identidad de éste, se citará a la persona que figure como propietario del vehículo en el registro nacional de vehículos motorizados, bajo apercibimiento de presumírsele de derecho tal calidad a él para todos los efectos infraccionales, tratándose de una sociedad, la responsabilidad será del representante.
Se presumirá la responsabilidad, en aquellos casos que el conductor registre más de 50 reclamos en la entidad fiscalizadora, y por el contrario, su inocencia, cuando no registre reclamo alguno."

Artículo Cuarto: se elimina el N° 12 del artículo 199 de la ley N° 18.290

Artículo Quinto: esta ley comenzará a regir tres meses después de su publicación.