

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°18.290, DE TRÁNSITO, PARA SANCIONAR A QUIENES DIFICULTEN O IMPIDAN EL ACCESO DE ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD A SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

BOLETÍN N° 12.768-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley señalado en el epígrafe, de origen en una moción de las diputadas señoras Amar, Del Real, Muñoz y Olivera, y de los diputados señores Longton, Berger, García, Mellado y Pérez, en primer trámite constitucional, sin urgencia.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Sancionar como falta gravísima el exigir a las personas con discapacidad y adultos mayores el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera del marco legal, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros. Asimismo, cuando los conductores infrinjan la obligación de detenerse a la señal de detención correspondiente, y de poner en movimiento el vehículo o no detenerlo completamente, cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del medio de transporte; extender, también, la responsabilidad de los conductores a los dueños o representantes legales del servicio ante hechos discriminatorios, arbitrarios, por razón de discapacidad y de edad de los pasajeros.

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

No hay.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No precisa.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO (PRESIDENTE), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, EDUARDO DURÁN Y LEOPOLDO PÉREZ.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR LEOPOLDO PÉREZ LAHSEN.

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración de la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, doña Gloria Hutt; de los señores Subsecretario de Transportes, don José Luis Domínguez; Jefe de Gabinete de la señora Ministra, don Juan Carlos González y de la Asesora Legislativa del Gabinete del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, doña María Josefina Hübner.

II.- ANTECEDENTES.

Señalan las señoras diputadas y señores diputados copatrocinantes de la iniciativa:

1. -Fundamentos

1.- Que según la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, más de mil millones de personas viven en todo el mundo con alguna forma de discapacidad, estimando que son cerca de 200 millones de personas que experimentan dificultades considerables en su funcionamiento y se espera que en el futuro esta prevalencia aumente debido al envejecimiento sostenido de la población. Ello, si consideramos que el riesgo de adquirir una enfermedad, condición o deficiencia es mayor en la medida que envejecemos, en especial tratándose de enfermedades crónicas, así como también la disminución del funcionamiento intelectual, asociado a la demencia senil. (1)

Que en ese orden de cosas, debemos considerar que las personas con discapacidad históricamente han tenido los peores resultados sanitarios, académicos, de participación, económicos y las tasas de pobreza más altas que las personas sin discapacidad. Lo que en parte obedece a una serie de barreras que privan u obstaculizan el acceso de este colectivo a servicios públicos, a los que muchos de nosotros (y con mejores razones en el siglo XXI) podemos acceder y damos por sentado, como puede ser el acceso a la educación en todos sus niveles, el acceso al empleo o en este caso particular al transporte público remunerado de pasajeros.

La realidad chilena no escapa a estas conclusiones. Según la Segunda Encuesta Nacional de la Discapacidad (11 ENDISC), publicada en el año 2016, de las 2.606.914 personas con discapacidad que existen en nuestro país (lo que representa un 20,0% de nuestra población total): solo un 42,8% participan en el mercado laboral; solo un 23,4% ha completado la educación media; y donde solo un 5,9% ha podido acceder a la educación superior, que entre otros componentes, han relegado a este colectivo a una situación de inferioridad, en mayor medida que cualquier otro grupo que se haya definido como "vulnerable".

Que lo que afecta sin duda a los hogares de muchos chilenos y chilenas, dado que estas cifras repercuten en 1 de cada 3 hogares, al igual que en su capacidad económica, ya que 2 de cada 5 personas con discapacidad, vive en una condición económica baja (principal grupo de la focalización de nuestra política pública), lo que acentúa aún más su condición de vulnerabilidad (más si estos son niños, mujeres, adultos mayores, indígenas, etc.) y entendiendo además que las cifras de envejecimiento de la población van en aumento. Las que actualmente ya alcanzan un 16,21 % de la población y se proyecta, según estimaciones del INE, que para el año 2025, el número de adultos mayores superará al número de menores de 15 años.

2.- Que estas consideraciones resultan de suma importancia para nuestro país. Especialmente desde que, en el año 2008, ratificamos la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad. A partir del cual, Chile, no solo reconoce la calidad de sujeto de derechos a los miembros de este colectivo, sino que se compromete a adoptar una serie de medidas en distintos ámbitos de nuestra sociedad, que nos permitan cumplir con las obligaciones internacionales, incluidas las medidas legislativas y en general adoptar las adecuaciones normativas que permitan una mayor efectivización de sus derechos para lograr una mayor inclusión social.

Que, en particular, tratándose de medidas de accesibilidad y de transporte público, estas se orientan a que "las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida" y en este sentido los Estados Parte se comprometen a adoptar las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad (en igualdad de condiciones con las demás) al entorno físico, el transporte y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales (artículo 9 CIDPCD).

Que lo que incluye adoptar medidas pertinentes que permitan desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas o directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público. En este sentido, es que proponemos la presente iniciativa legal.

Que requiriéndose, en consecuencia, que perfeccionemos y complementemos las normas y reglas que como sociedad nos hemos dado, ya sea determinando responsabilidades y sanciones específicas junto con una fiscalización oportuna de las mismas, que permitan generar un cambio real en la ciudadanía.

3.- Que, a igual convicción podemos arribar, si consideramos la reciente ratificación, en el año 2017, de la Convención

Interamericana de los Derechos del Adulto Mayor, que les reconoce a este grupo en su artículo 26, el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, debiendo los Estados Parte adoptar de manera progresiva "medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales". Estas medidas, incluyen la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como centros educativos, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo.

4.- Que en materia de discapacidad, a partir de la suscripción y ratificación de la CIDPC y su Protocolo Facultativo, nuestro país visualizó "la necesidad de eliminar gradualmente los obstáculos existentes para las personas con discapacidad y de corregir las distorsiones institucionales presentes en distintos cuerpos legales que constituyen restricciones y discriminación, así como la manifestación de criterios y prácticas que niegan, en los hechos, la igualdad de oportunidades" según se lee en la historia fidedigna de la Ley N° 20.422, publicada en el año 2010 y que "Establece Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad", cuya dictación fue motivada con el fin de armonizar y promover los derechos que establece la CIDPCD con nuestro ordenamiento jurídico interno.

Que, en efecto la ley N° 20.422, junto con reconocer que el concepto de personas con discapacidad evoluciona, incorpora -además- una serie de principios que permean y orientan su aplicación, como: el principio de vida Independiente, y que permite a una persona tomar decisiones de manera autónoma y participar activamente en la comunidad, en ejercicio del derecho al libre desarrollo de la personalidad; accesibilidad universal, que es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad, comodidad, de la forma más autónoma y natural posible; diseño universal, por la cual se conciben o proyectan, desde su origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de forma que pueden ser utilizados por todas las personas o en su mayor extensión posible; entre otros.

5.- Que las medidas de igualdad de oportunidades que establece la Ley 20.422, suponen la ausencia de discriminación por razón de discapacidad, así como la adopción de medidas de acción positiva orientadas a evitar o compensar las desventajas de una persona con discapacidad para participar plenamente en la vida política, educacional, laboral, económica, cultural y social (art.7). Con el fin de garantizar este derecho el Estado debe establecer medidas contra la discriminación, las que consistirán en:

a) Exigencias de accesibilidad, entendiéndose por tal los requisitos que deben cumplir los bienes, entornos, productos, servicios y procedimientos, así como las condiciones de no discriminación en normas, criterios y prácticas, con arreglo al principio de accesibilidad universal;

b) Realización de ajustes necesarios, que son las medidas de adecuación del ambiente físico, social y de actitud a las carencias específicas de las personas con discapacidad que, de forma eficaz y práctica y sin que suponga una carga desproporcionada, faciliten la accesibilidad o participación de una persona con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos; y

c) Prevención de conductas de acoso, entendiendo por tal, toda conducta relacionada con la discapacidad de una persona, que tenga como consecuencia atentar contra su dignidad o crear un entorno intimidatorio, hostil, degradante, humillante u ofensivo.

Que, específicamente, en materia de transporte público de pasajeros (art.30), estas medidas de igualdad de oportunidades se traducen en adoptar -a través de los órganos competentes del Estado -las medidas conducentes a su adaptación e incentivar o ejecutar, según corresponda, las habilitaciones y adecuaciones que se requieran en dichos medios de transporte y en la infraestructura de apoyo correspondiente.

Que debiendo los medios de transporte contar con la señalización, asientos y espacios suficientes, de fácil acceso, cuyas características, dependiendo de cada medio de transporte, las que son establecidas por el Reglamento contenido en el Decreto N° 142 del año 2011, del Ministerio de Desarrollo Social, el que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad relativo al transporte público de pasajeros.

Que, conjuntamente, se establece que en los procesos de licitación de transporte público de pasajeros, las bases respectivas incorporarán los requerimientos señalados en el párrafo anterior y cuya fiscalización corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a fin de que se adopten las medidas y ajustes necesarios, para no incurrir en prácticas discriminatorias en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros establecida en el reglamento.

Que, además, a los operadores de dichos transportes les está prohibido expresamente realizar exigencias a los pasajeros con discapacidad, ya sea en el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales para acceder al servicio de transporte público.

6.- Que a pesar de la consagración legal de estas medidas, existen un sin número de discriminaciones motivadas por la discapacidad o edad de los pasajeros, que a diario ven privado su derecho de acceso al transporte público remunerado de pasajeros. Principalmente aquellos con discapacidad física y con movilidad reducida, quienes deben sortear una serie de dificultades y realizar una serie de maniobras para ocultar su discapacidad al momento de utilizar el transporte público: ya que de otro modo los conductores no se detienen; o bien deteniéndose, les niegan el acceso y en su lugar prefieren arbitrariamente que otros usuarios -sin discapacidad-accedan al servicio.

Que, de igual manera, se observan casos en que los operadores o conductores les exigen requisitos adicionales a las personas con discapacidad como: guardar la silla de ruedas en determinados lugares; pagar otro pasaje; exigir un valor determinado por el espacio "extra" que van a utilizar las ayudas técnicas que utiliza; entre otros. Estas situaciones incluso han llevado a que las autoridades emprendan campañas para instruir a los conductores para que eviten estas situaciones y que los mismos pasajeros colaboren en su acceso.

Que, en definitiva, todo eso se traduce en actos discriminatorios por razón de discapacidad y por la edad de los pasajeros. Ya que haciendo uso de los derechos que la legislación en esta materia les reconoce (principalmente el acceso al transporte público) se les prohíben el acceso al servicio o bien se les restringe, fundados solo en la discapacidad o la edad del usuario, ya que en caso contrario, es decir de no tener limitación alguna, no se les negaría el acceso o no se les exigiría requisitos o condiciones para poder utilizarlo, vulnerando así la igualdad que el Estado reconoce y garantiza a todos los chilenos y chilenas (artículo 1 y artículo 19 N°2, de nuestra Constitución).

Que todo lo señalado en forma precedente, evidencia la necesidad imperiosa de avanzar y asegurar el goce de los derechos de los pasajeros con discapacidad y adultos mayores en el acceso al transporte público remunerado de pasajeros, con el propósito de evitar que sean objeto de evitar que sean objeto de discriminaciones arbitrarias, previniendo conductas de acoso y otras situaciones denigratorias de las cuales son víctimas a diario. Estableciendo sanciones y responsabilidades que inhiban a los conductores y operadores del transporte público de incurrir en dichas prácticas.

1.1.- Idea matriz.

Que se propone sancionar como una falta gravísima, cuando se exija a las personas con discapacidad y adultos mayores el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera del marco legal, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros. De igual manera se propone considerar como falta gravísima cuando los conductores infrinjan la obligación de detenerse a la señal de detención correspondiente y de poner en movimiento el vehículo o no detenerlo completamente cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del medio de transporte, y que son prohibidos expresamente por la Ley del Tránsito.

Que de igual manera se pretende extender la responsabilidad de los conductores, a los dueños o representantes legales del servicio, ante hechos discriminatorios arbitrarios por razón de discapacidad y de la edad de los pasajeros. Todo ello, con el objeto de prevenir, disuadir y sancionar estas conductas.

1.1.1.- Contenido de la iniciativa legal.

Que, teniendo presente dicho objeto, se propone modificar la Ley del Tránsito N° 18.290, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, del año 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el siguiente sentido:

1.- Establecer como una falta gravísima, cuando un chofer ponga en movimiento o no detenga completamente su vehículo cuando haya pasajeros con discapacidad o adultos mayores, que deseen subir o bajar del vehículo. Ello en directa contravención a la prohibición del numeral 5, artículo 87, de la Ley del Tránsito.

2.- Establecer como una falta gravísima el exigir a un pasajero con discapacidad o adulto mayor, el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera de los casos contemplados en la ley, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros.

3.- Establecer la responsabilidad subsidiaria del representante legal de la empresa, servicio, vehículo o medio de transporte público al cual pertenece el conductor, en cualquier calidad, cuando estos incurran en actos discriminatorios por motivos de edad o discapacidad que amenacen, perturben o priven el acceso al transporte público de pasajeros, en los términos del artículo 57 de la Ley 20.422 o bien del artículo 2 de la Ley 20.609, que Establece Medidas Contra la Discriminación.

III.- INTERVENCIONES

EL SEÑOR JOSÉ LUIS DOMÍNGUEZ,
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, expuso lo siguiente:

I.- OBJETIVO DEL PROYECTO.-

El presente proyecto propone sancionar como una falta gravísima, el exigir a personas con discapacidad y a los adultos mayores dar cumplimiento de requisitos o condiciones especiales (fuera del marco legal), para acceder al transporte público remunerado de pasajeros.

Asimismo se propone considerar como falta gravísima la infracción a la obligación de detenerse en la señal de detención correspondiente y la de poner en movimiento el vehículo o no detenerlo completamente cuando hayan pasajeros que deseen subir o bajar del medio de transporte.

De igual manera se pretende extender la responsabilidad de estos actos de los conductores, a los dueños o representantes legales del servicio.

II.- FUNDAMENTO

Según la segunda Encuesta Nacional de la Discapacidad, del año 2016, de las personas con discapacidad que existen en nuestro país (20,0% de nuestra población total), solo un 42,8% participan en el mercado laboral; solo un 23,4% ha completado la educación media, y solo un 5,9% ha accedido a la educación superior, que entre otros componentes, han relegado a este colectivo a una situación de inferioridad.

Esta situación, afecta a los hogares de muchos chilenos y chilenas, dado que estas cifras repercuten en 1 de cada 3 hogares. De las personas con discapacidad, 2 de cada 5 vive en una condición económica baja, lo que acentúa aún más su condición de vulnerabilidad (más si estos son niños, mujeres, adultos mayores, indígenas, etc.) y entendiendo además que las cifras de envejecimiento de la población van en aumento (actualmente 16,21%)

Estas consideraciones resultan de suma importancia para Chile, especialmente desde que ratificamos la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008). A partir de la cual, Chile se comprometió a adoptar medidas en distintos ámbitos de la sociedad, que nos permitan cumplir con las obligaciones internacionales, y adoptar las adecuaciones normativas que permitan una mayor efectivización de los derechos de los discapacitados para lograr una mayor inclusión social.

Tratándose de medidas de accesibilidad y de transporte público, estas se orientan a que "las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida" y en este sentido los Estados Parte se comprometen a adoptar las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad (en igualdad de condiciones con las demás) al entorno físico, el transporte y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público.

Hoy, existen un sin número de discriminaciones motivadas por la discapacidad o edad de los pasajeros, que a diario ven privado

su derecho de acceso al transporte público remunerado de pasajeros. Principalmente aquellos con discapacidad física y con movilidad reducida, son quienes deben sortear una serie de dificultades y realizar una serie de maniobras para ocultar su discapacidad al momento de utilizar el transporte público: ya que de otro modo los conductores no se detienen; o bien deteniéndose, les niegan el acceso y en su lugar prefieren arbitrariamente que otros usuarios -sin discapacidad-accedan al servicio.

De igual manera, se observan casos en que los conductores les exigen requisitos adicionales a las personas con discapacidad como: guardar la silla de ruedas en determinados lugares; pagar otro pasaje; exigir un valor determinado por el espacio "extra" que van a utilizar las ayudas técnicas que utiliza; entre otros.

Todo lo señalado en forma precedente, evidencia la necesidad imperiosa de avanzar y asegurar el goce de los derechos de los pasajeros con discapacidad y adultos mayores en el acceso al transporte público remunerado de pasajeros, con el propósito de evitar que sean objeto de discriminaciones arbitrarias.

III.- PROYECTO DE LEY

Artículo Único. Modifíquese el Decreto N° 1, del año 2009, del MTT, que fija el texto refundido, sistematizado y coordinado de la Ley del Tránsito, N°18.290, de la manera que sigue:

1) Incorpórese un nuevo numeral 5 al artículo 199, del siguiente tenor: 5.- Contravenir la prohibición del numeral cinco, del artículo 87, cuando se trate de pasajeros con discapacidad, adultos mayores que deseen subir o bajar del vehículo."

2) Incorpórese un nuevo numeral 6 al artículo 199, del siguiente tenor: 6.- Exigir a un pasajero con discapacidad o adulto mayor, el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera de los casos contemplados en la ley, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros."

3) Incorpórese al inciso segundo del artículo 169, después del punto final, que pasará a ser seguido, lo siguiente: De igual manera serán solidariamente responsables por la discriminación arbitraria en razón de discapacidad en que incurran, en los términos del literal a) del artículo 6 y el artículo 57 de la Ley N°20.422 que Establece Medidas de Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de las Personas con Discapacidad. Así como también por la discriminación arbitraria en razón de enfermedad, discapacidad y de edad, en los términos del artículo 2 de la Ley 20.609, que Establece Medidas Contra la Discriminación.

IV.- NUESTRA PROPUESTA

Artículo Único. Modifíquese el Decreto N° 1, del año 2009, del MTT, que fija el texto refundido, sistematizado y coordinado de la Ley del Tránsito, N°18.290, de la manera que sigue:

1) Incorpórese un nuevo numeral 5 al artículo 199, del siguiente tenor: 5.- Contravenir la prohibición del numeral cinco, del artículo 87, cuando se trate de pasajeros con discapacidad, **movilidad reducida**, adultos

mayores u **escolares** que deseen subir o bajar del vehículo **en un lugar apto para ello”**

2) Incorpórese un nuevo numeral 6 al artículo 199, del siguiente tenor: 6.- Exigir a un pasajero con discapacidad, **movilidad reducida** o adulto mayor, el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera de los casos contemplados en la ley, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros."

MARÍA PILAR ITURRIETA CUEVAS, JEFA DE DEPARTAMENTO DE DEFENSORÍA DE LA INCLUSIÓN, SUBDIRECCIÓN DE COORDINACIÓN INTERSECTORIAL, SERVICIO NACIONAL DE LA DISCAPACIDAD.

Se transcribe minuta:

Modificaciones propuestas:

1) Incorpórese un nuevo numeral 5 al artículo 199, del siguiente tenor: "5.- Contravenir la prohibición del numeral cinco, del artículo 87, cuando se trate de pasajeros con discapacidad, adultos mayores que deseen subir o bajar del vehículo."

El artículo 87 de la Ley de Tránsito se refiere a conductas que se encuentran prohibidas para conductores de transporte público de pasajeros. El numeral 5 de esta norma prohíbe a dichos conductores poner en movimiento o no detener el vehículo de transporte público cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del vehículo. Por su parte, el artículo 86, establece que el conductor de transporte público de pasajeros estará obligado a detener su marcha completamente en el paradero más próximo cuando sea requerido por un pasajero, de palabra o mediante la señal correspondiente, o cuando haya personas que deseen subir al vehículo.

El no cumplimiento de esta obligación es considerado como una infracción o contravención grave, conforme al artículo 200 N° 43 de la Ley de Tránsito, sin distinguir si la persona afectada con este incumplimiento tiene discapacidad o es persona mayor.

Por tanto, con la modificación se busca que, si el conductor pone en movimiento o no detiene el vehículo de transporte público cuando haya pasajeros con discapacidad o adultos mayores que deseen subir o bajar del vehículo, ello sea considerado como una infracción o contravención gravísima – establecidas en el artículo 199 de la Ley de Tránsito – y no sólo grave, como ocurre hoy con la no detención absoluta cuando un pasajero, cualquiera sea su situación o condición, quiere subir o bajar del móvil.

La diferencia está dada por las sanciones que tienen asociadas las infracciones graves o gravísimas:

Infracción o contravención gravísima: i) Pena de multa de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales (esto es, de \$75.031 a \$150.0631); ii) suspensión de la licencia de conducir del infractor de 5 a 45 días (artículo 207 letra a) Ley del Tránsito); iii) Tratándose de procesos por acumulación de infracciones, al responsable de dos infracciones o 1 Según valor UTM a marzo de 2020 (\$50.021). 2 contravenciones gravísimas cometidas dentro de los últimos doce meses, la licencia se suspenderá de 45 a 90 días (artículo 207 letra b) Ley del Tránsito).

Infracción o contravención grave: i) Pena de multa de 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales (esto es, de \$50.021 a \$75.031) ii) Tratándose de procesos por acumulación de infracciones, al responsable de dos infracciones o contravenciones graves cometidas dentro de los últimos doce meses, la licencia se suspenderá de 5 a 30 días (artículo 207 letra b) Ley del Tránsito).

2 Ídem.

Opinión de SENADIS: De acuerdo con la modificación propuesta.

2) Incorpórese un nuevo numeral 6 al artículo 199, del siguiente tenor: "6.- Exigir a un pasajero con discapacidad o adulto mayor, el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera de los casos contemplados en la ley, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros."

Existen casos en que los operadores o conductores de transporte de pasajeros exigen requisitos adicionales a las personas con discapacidad, tales como, guardar la silla de ruedas en determinados lugares; pagar otro pasaje; exigir un valor determinado por el espacio "extra" que van a ocupar las ayudas técnicas que utilizan para su desplazamiento; entre otros.

Con esta modificación se establece la conducta antes descrita como infracción o contravención gravísima, toda vez que se tipifica en el artículo 199 de la Ley de Tránsito, que establece conductas de esta naturaleza.

La norma propuesta alude a la exigencia de requisitos "fuera de los casos contemplados en la ley", expresión que hace referencia a lo establecido en los artículos 88, 88 bis, 88 ter y 88 quater de la Ley del Tránsito, referidos a las obligaciones de los pasajeros, del acceso al transporte público remunerado de pasajeros y su control.

Opinión de SENADIS: De acuerdo con la modificación propuesta.

3) Incorpórese al inciso segundo del artículo 169, después del punto final, que pasará a ser seguido, lo siguiente: "De igual manera serán solidariamente responsables por la discriminación arbitraria en razón de discapacidad en que incurran, en los términos del literal a) del artículo 6 y el artículo 57 de la Ley N°20.422 que Establece Medidas de Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de las Personas con Discapacidad. Así como también por la discriminación arbitraria en razón de enfermedad, discapacidad y de edad, en los términos del artículo 2 de la Ley 20.609, que Establece Medidas Contra la Discriminación."

El inciso segundo del artículo 169 de la Ley del Tránsito dispone: "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."

La modificación propuesta busca extender esta responsabilidad solidaria a los actos de discriminación en que incurran el conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, en razón de discapacidad, enfermedad y edad.

Opinión de SENADIS:

De acuerdo con la modificación propuesta.

Se entiende que el acto de discriminación podría configurarse cuando un pasajero es discriminado por el conductor en razón de su discapacidad, enfermedad y/o edad. La modificación busca reforzar la prevención de este tipo de conductas extendiendo también la responsabilidad al propietario del vehículo y al tenedor del mismo a cualquier título.

Sin perjuicio de ello, cabe precisar que la redacción de esta nueva norma no se condice con lo señalado en la moción parlamentaria para fundamentar este cambio normativo, toda vez que, en dicho texto, se indica que se busca “establecer la responsabilidad subsidiaria del representante legal de la empresa, servicio, vehículo o medio de transporte público al cual pertenece el conductor, en cualquier calidad, cuando estos incurran en actos discriminatorios por motivos de edad o discapacidad que amenacen, perturben o priven el acceso al transporte público de pasajeros, en los términos del artículo 57 de la Ley 20.422 o bien del artículo 2 de la Ley 20.609, que Establece Medidas Contra la Discriminación.”.

Dicha redacción no quedó plasmada en el texto del nuevo inciso segundo que se pretende incorporar al artículo 169 vigente, estimándose que la misma resulta más adecuada y atinente a la materia que se regula en el presente proyecto de ley, toda vez que éste se refiere a transporte público de pasajeros.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.-

Con lo expuesto por el señor Subsecretario de Transportes y los fundamentos contenidos en la moción, la señora diputada y los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia. Se recordó que a partir del año 2008, fecha en que se ratificó la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad, Chile se compromete a adoptar una serie de medidas en distintos ámbitos de nuestra sociedad, que permitan cumplir con las obligaciones internacionales, incluidas las medidas legislativas y, en general, adoptar las adecuaciones normativas que permitan lograr una mayor inclusión social.

Se estimó del todo necesario que lo anterior incluye adoptar medidas pertinentes que permitan desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas o directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.

Se enfatizó que se requiere, con urgencia, perfeccionar y complementar las normas y reglas que como sociedad nos hemos dado, ya sea determinando responsabilidades y sanciones específicas junto con una fiscalización oportuna de las mismas, que permitan generar un cambio real en la ciudadanía.

Se arribó a igual convicción, considerando la reciente ratificación, en el año 2017, de la Convención Interamericana de los Derechos del Adulto Mayor, que les reconoce a este grupo el derecho a la accesibilidad y a la

movilidad personal, debiendo los Estados Parte adoptar de manera progresiva "medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales".

Se puntualizó que tales medidas incluyen la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, siendo aplicables a los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como centros educativos, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo.

Se compartió, entonces, la necesidad de eliminar gradualmente los obstáculos existentes para las personas con discapacidad y de corregir las distorsiones institucionales presentes en distintos cuerpos legales que constituyen restricciones y discriminación, así como la manifestación de criterios y prácticas que niegan, en los hechos, la igualdad de oportunidades.

De este modo, estuvieron contestes en cuanto a que el Estado de Chile con el fin de garantizar tales derechos debía establecer medidas contra la discriminación, que consistirán en:

a) Exigencias de accesibilidad, entendiéndose por tal los requisitos que deben cumplir los bienes, entornos, productos, servicios y procedimientos, así como las condiciones de no discriminación en normas, criterios y prácticas, con arreglo al principio de accesibilidad universal;

b) Realización de ajustes necesarios, que son las medidas de adecuación del ambiente físico, social y de actitud a las carencias específicas de las personas con discapacidad que, de forma eficaz y práctica y sin que suponga una carga desproporcionada, faciliten la accesibilidad o participación de una persona con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos; y

c) Prevención de conductas de acoso, entendiéndose por tal, toda conducta relacionada con la discapacidad de una persona, que tenga como consecuencia atentar contra su dignidad o crear un entorno intimidatorio, hostil, degradante, humillante u ofensivo.

Que, específicamente, en materia de transporte público de pasajeros, estas medidas de igualdad de oportunidades se traducirían en adoptar -a través de los órganos competentes del Estado -las medidas conducentes a su adaptación e incentivar o ejecutar, según corresponda, las habilitaciones y adecuaciones que se requieran en dichos medios de transporte y en la infraestructura de apoyo correspondiente.

Se advirtió no obstante, que a pesar de la consagración legal de la mayor parte de las medidas, existían un sinnúmero de discriminaciones motivadas por la discapacidad o edad de los pasajeros, que a diario veían privado su derecho de acceso al transporte público remunerado de pasajeros. Principalmente aquellos con discapacidad física y con movilidad reducida, quienes deben sortear una serie de dificultades y realizar una serie de maniobras para ocultar su discapacidad al momento de utilizar el transporte público, ya que de otro modo los conductores no se detienen; o bien deteniéndose, les niegan el acceso y en su lugar prefieren arbitrariamente que otros usuarios -sin discapacidad- accedan al servicio.

Se recalcó que tales actos discriminatorios por razón de discapacidad y también por la edad de los pasajeros, debían terminar o, a lo menos, atenuar, haciendo valer por tanto el derecho que nuestra legislación en

esta materia les reconoce, principalmente tratándose del acceso al transporte público, y respetando el principio de igualdad ante la ley.

Se evidenció, en consecuencia, la necesidad imperiosa de avanzar en tal sentido y asegurar el goce de los derechos de los pasajeros con discapacidad y adultos mayores en el acceso al transporte público remunerado de pasajeros, con el propósito de evitar que sean objeto de discriminaciones arbitrarias, previniendo conductas de acoso y otras situaciones denigratorias de las cuales son víctimas a diario.

De esta manera hubo acuerdo unánime en cuanto a establecer como una falta gravísima, cuando un chofer ponga en movimiento o no detenga completamente su vehículo cuando haya pasajeros con discapacidad o adultos mayores, que deseen subir o bajar de él. Ello, en directa contravención a la prohibición del número 5, artículo 87, de la ley del Tránsito. Y establecer como una falta grave el exigir a un pasajero el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera de los casos contemplados en la ley, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros.

Respecto a establecer una responsabilidad subsidiaria del representante legal de la empresa, servicio, vehículo o medio de transporte público al cual pertenece el conductor, cuando se incurra en tales actos discriminatorios por motivos de edad o discapacidad, se consideró que era innecesario por cuanto tal tipo de responsabilidad ya se encontraba consagrada en la ley de Tránsito; y que, por otra parte, actos que signifiquen privación, perturbación o amenaza de sus derechos en términos generales se encontraban suficientemente resguardados en los artículos 57 de la ley N° 20.422, y 2 de la ley N° 20.609, que Establece Medidas Contra la Discriminación.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.-

Artículo único.-

Este artículo, que proponía sancionar como falta gravísima el exigir a las personas con discapacidad y adultos mayores el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera del marco legal, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros. Asimismo, cuando los conductores infrinjan la obligación de detenerse a la señal de detención correspondiente, y de poner en movimiento el vehículo o no detenerlo completamente, cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del medio de transporte; extender, también, la responsabilidad de los conductores a los dueños o representantes legales del servicio ante hechos discriminatorios, arbitrarios, por razón de discapacidad y de edad de los pasajeros, **fue objeto de una indicación sustitutiva, aprobada por unanimidad, suscrita por los diputados señores Andrés Longton, Leopoldo Pérez, René Manuel García y Alejandro Santana,** con el propósito de considerar como una infracción gravísima contravenir la prohibición del número cinco del artículo 87 de la ley del rubro, cuando se trate de pasajeros con discapacidad y/o adultos mayores que deseen subir o bajar del vehículo -1.5 a 3.0 UTM de multa y de 5 a 45 días de suspensión de licencia-. Y como una infracción grave el exigir a un pasajero el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera de los casos contemplados en la ley, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros -1.0 a 1.5 UTM de multa-.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO (PRESIDENTE), ANDRÉS LONGTON (REEMPLAZO DE ALEJANDRO SANTANA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo Único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de tránsito:

1).- Incorpórase en su artículo 199, el siguiente número 5, nuevo:

“5.- Contravenir la prohibición del número cinco del artículo 87, cuando se trate de pasajeros con discapacidad y/o adultos mayores que deseen subir o bajar del vehículo.”.

2).- Agrégase en su artículo 200, el siguiente número 44, nuevo:

“44.- Exigir a un pasajero el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales, fuera de los casos contemplados en la ley, para acceder al transporte público remunerado de pasajeros.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 9 de julio de 2020.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 3 y 10 de marzo, 12 de mayo y 7 de julio de 2020, con la asistencia de la diputada señora Jenny Álvarez y de los diputados señores René Alinco, Karim Bianchi, Juan Antonio Coloma, Eduardo Durán, René Manuel García, Félix González, Javier Hernández, Marcos Ilabaca, Jaime Mulet, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez y Jorge Sabag.

**Asistió, además, el diputado señor Andrés Longton
(reemplazo del diputado señor Alejandro Santana).**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping initial 'R' followed by several loops and a final flourish.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI

Secretario de la Comisión