MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS.

Santiago, 6 de octubre de 2016.

Nº 181-364/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. EL

PRESIDENTE

DE LA H.

CÁMARA DE

DIPUTADOS.

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros.

I. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

El desarrollo de tecnologías y aplicaciones de carácter informático ha permitido a millones de usuarios en el mundo el acceso a una gran cantidad de servicios, los cuales se caracterizan por su disponibilidad, reducidos costos de operación y abundante información. Los servicios de transporte

no han sido una excepción. En efecto, en los últimos años han aparecido aplicaciones que han permitido a la ciudadanía el acceso a servicios de transporte de pasajeros bien valorados en términos de seguridad, disponibilidad y transparencia en los mecanismos de cobro y calidad del servicio.

El surgimiento de estas plataformas tecnológicas, sin embargo, se ha dado en el marco del mercado de transporte remunerado de pasajeros, que en nuestro país se encuentra regulado por razones de congestión, seguridad y protección del medio ambiente. Así, por ejemplo, el parque de taxis básicos, colectivos y de turismo se encuentra congelado por la ley N° 20.867, publicada en noviembre de 2015, por acuerdo unánime de ambas cámaras del Congreso Nacional. Además, el funcionamiento de esos servicios se encuentra condicionado a la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, a la posesión por parte de sus conductores de una licencia profesional, a la regulación de tarifas y al cumplimiento de ciertas características técnicas y de presentación por parte de los vehículos, entre otras.

En este contexto, algunas de las plataformas tecnológicas que han comenzado a operar en Chile lo han hecho al margen de esa regulación, esto es, con vehículos que no se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros; con conductores no profesionales, muchas veces carentes de experiencia; y con una forma de funcionamiento que, al no contar con un responsable del servicio, impide a los usuarios reclamar en casos de incumplimientos.

Como consecuencia de esa informalidad, la autoridad competente carece de información fidedigna sobre el número y cantidad de vehículos que hoy se encuentran operando bajo el alero de estas plataformas tecnológicas, dificultando con ello la generación de políticas que tiendan a hacer frente a las externalidades que estas actividades producen, principalmente en materia de congestión y seguridad. Adicionalmente, los servicios de transporte prestados a través de estas plataformas tecnológicas, muy similares a los prestados con taxis básicos, ejecutivos y de turismo, y además sustitutos de éstos desde el punto

de vista económico, han producido también conflictos con los servicios de taxis, tal como la ciudadanía ha podido apreciar luego de masivas movilizaciones convocadas en los últimos meses.

Por otra parte, el advenimiento de estas tecnologías ha expuesto las falencias de los taxis, principalmente en aspectos de calidad y confianza. Conductas tales como la adulteración de taxímetros o tratos deficientes son duramente condenadas por los usuarios y han manchado, indudablemente, la imagen de los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados con taxis.

Así, y entendiendo que no existe una única solución a los problemas antes indicados, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del H. Senado convocó a una mesa de trabajo que tuvo por objeto recibir la opinión de gremios del transporte público, académicos, autoridades y expertos, sobre las posibles soluciones a la operatividad de los sistemas de transporte remunerado de pasajeros que utilicen plataformas tecnológicas. Estos encuentros se llevaron a cabo los días 12 y 19 de abril; 2, 3 y 16 de mayo; y 6 de junio del presente año. Con fecha 21 de junio la referida Comisión evacuó un informe que contiene las exposiciones efectuadas en el seno de esa mesa de trabajo.

Habiendo analizado dicho informe, es posible advertir que, por una parte, todos los invitados estuvieron de acuerdo con la necesidad de incorporar tecnologías en el transporte remunerado de pasajeros, y que la referida incorporación de tecnologías requiere una actualización de la normativa que rige al transporte remunerado de pasajeros del país. Además, aparece con claridad que una solución consistente en prohibir el funcionamiento de estas plataformas tecnológicas sería ineficiente en el largo plazo y que, cualquiera sea la solución por la que se opte, se debe tender especialmente a controlar la sobreoferta y, en general, a disminuir las externalidades negativas, especialmente la congestión. Finalmente, se valoró la información de viajes de la que disponen estas plataformas tecnológicas, la cual puede ser útil para la

generación de regulaciones y para la fiscalización del sector.

De este modo, la nueva realidad que representa el surgimiento de estas tecnologías debe ser abordada desde tres ámbitos de acción: (1) establecer condiciones de funcionamiento a las plataformas tecnológicas que intermedien servicios de transporte remunerado de pasajeros, en orden a identificar a sus representantes y establecer mecanismos que permitan controlar la congestión y velar por la seguridad de los pasajeros; (2) establecer sanciones ejemplares a quienes incurran en conductas que atenten contra la confianza de los usuarios; y (3) impulsar la incorporación de tecnologías en los servicios de transporte remunerado de pasajeros, que permitan mejorar la calidad de los servicios y entreguen mayor información a las autoridades sobre desplazamientos, de manera de implementar políticas de movilidad adecuadas a la realidad.

El desafío regulatorio que ha significado para las autoridades el arribo de aplicaciones de servicios de transporte que operan con vehículos particulares no es un problema local sino más bien global y cuyas soluciones han sido disímiles. Así, países como Alemania o Argentina han optado por prohibir estas aplicaciones, mientras que otros como Brasil, Francia y México han optado por algún tipo de regulación.

En Sao Paulo, Brasil, la autoridad comenzó por prohibir las aplicaciones que operaran con vehículos particulares. Luego, mediante ley municipal N° 16.335, se reguló el servicio de transporte cuando es solicitado por aplicación móvil, pero señalando que sus prestadores deben ser exclusivamente taxistas. La última solución está contenida en el decreto municipal N° 59.681, de mayo de 2016, que dispone que los conductores de vehículos asociados a plataformas tecnológicas se integren al sistema de transporte si pagan un precio de acuerdo a los kilómetros que recorren, los que a su vez tendrán un límite. Este precio es diferente según la hora del día, la distancia y la localización. El proyecto ha

sido elogiado por expertos en transportes y el Banco Mundial.

En México, la Secretaría de Movilidad creó dos “Registros de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones para el Control Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles”, a través de los cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi y el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal. La regulación mexicana establece que las personas morales que operen y/o administren por sí mismas o a través de subsidiarias las aplicaciones, se deberán registrar por única ocasión ante la Secretaría de Movilidad, con la información que allí se indica. Asimismo, existe un compromiso en que dichas personas deben realizar un aporte de 1,5% por cada viaje realizado al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón.

En Toronto, Canadá, por su parte, se propone que los taxistas pueden ofrecer descuentos a los que soliciten el servicio usando aplicaciones móviles. Se crea una licencia de “*vehicle-for-hire*”. Los taxistas pagan 290 dólares canadienses al año por su licencia y los conductores de Uber 10 dólares canadienses por la suya, pero deben pagar a la ciudad 0.20 dólares canadienses por cada viaje.

En Francia, finalmente, se distingue la actividad de estacionar y circular sobre la vía pública buscando clientes (reservada a taxis), de la actividad de transporte individual de personas con reserva previa, que puede ser ejercida por no taxistas (vehículos de transporte con chofer). Sin embargo, se prohíbe a estos últimos, y a sus intermediarios, informar a un cliente la localización y disponibilidad de un vehículo situado sobre la vía pública, si no son titulares de una autorización de estacionamiento.

II. OBJETIVOS DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene por objetivo establecer las condiciones bajo las cuales las entidades operadoras de plataformas

tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros puedan ofrecer sus servicios. En particular, se establece que tales entidades puedan operar con taxis o bien con vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología, debiendo pagar, en este último caso, un valor por kilómetro recorrido que permita una asignación eficiente del uso del espacio vial y reduzca las pérdidas de bienestar social. En efecto, dicho pago busca que las entidades operadoras de plataformas tecnológicas internalicen los costos por las externalidades negativas que producirán, especialmente en materia de congestión. Asimismo, desde el punto de vista del regulador, la fijación de ese valor permitirá controlar la oferta de servicios de transporte remunerado de pasajeros ofrecida con vehículos que no sean taxis, distribuirla, en su caso, según la demanda existente, evitando de este modo un incremento de la congestión en las ciudades.

Por otra parte, se establece la obligación para las entidades operadoras de plataformas tecnológicas de entregar información sobre viajes al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de modo que ésta pueda ser usada en la gestión del tráfico y en el diseño de nuevas políticas para el transporte remunerado de pasajeros.

Además, se establecen sanciones tanto para los operadores de plataformas tecnológicas que incumplan las condiciones impuestas, como a los conductores y propietarios de los vehículos, especialmente aquéllos que atenten contra la confianza y seguridad de los usuarios.

Por último, los ingresos obtenidos por el pago por kilómetros recorridos, integrarán un fondo que busca financiar proyectos que permitan la incorporación de tecnologías en los vehículos de transporte remunerado de pasajeros facilitando su modernización.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

Los aspectos centrales del proyecto son los que se señalan a continuación.

1. Define a los operadores de plataformas tecnológicas y vehículos aptos para el servicio

El proyecto dispone que los operadores de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros operarán con taxis o con vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología. Para ello, se define lo que se entiende por plataforma tecnológica y se precisa que aquéllas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros de carácter colectivo sólo podrán operar con taxis colectivos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

2. Registro de Plataformas Tecnológicas

Se establece la obligación de los operadores de plataformas tecnológicas de inscribirse en un Registro de Plataformas Tecnológicas que administrará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de manera de contar con la información sobre el representante de cada plataforma y los vehículos y conductores asociados. Además, se establecen las funcionalidades mínimas que deben reunir las plataformas tecnológicas que operen con vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología.

3. Regulaciones de estándares de confort y tecnología

El proyecto dispone que en el caso de plataformas tecnológicas que no operen con taxis esto es, con automóviles inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sólo podrán hacerlo con vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología, y pagando un valor por cada kilómetro recorrido. Estos vehículos deberán cumplir con los estándares de confort y tecnología que defina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante reglamento.

4. Pago de un valor por kilómetro recorrido por los vehículos con

elevados estándares de confort y tecnología

Se propone modificar el artículo 14 de la ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, en orden a entregar al Panel de Expertos, creado en dicha ley, la función de determinar el valor que deberán pagar los operadores de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros, con vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología, y de restringir la cantidad de kilómetros que estarán disponibles para ser adquiridos por los operadores de dichas plataformas tecnológicas, en caso de congestión o contaminación ambiental. Además, se le entrega la función de condicionar o eximir del pago por kilómetro recorrido en determinados períodos de tiempo, horarios y zonas de aplicación.

5. Deber de informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Se establece la obligación de que los operadores de plataformas tecnológicas entreguen al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la información relativa a lugares de recogida y bajada de pasajeros, hora y duración de los viajes, y evaluación del viaje, entre otra que facilite la adopción de medidas de movilidad.

6. Licencia profesional y aplicación de otras exigencias contempladas para los conductores de taxis

En el entendido que la seguridad de los pasajeros es el elemento más importante al momento de establecer exigencias en materia de transporte remunerado de pasajeros, se propone en el proyecto exigir licencia profesional a los conductores de vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología, de la misma manera que hoy se exige ese requisito a conductores de taxis. Para ello, se propone modificar el artículo 12 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de

Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, en orden a incorporar a la exigencia de licencia profesional A-1, A-2 y A-3, a los conductores de vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología.

Asimismo, se hace aplicable a los choferes de los vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología, de la misma forma que hoy se establece para los conductores de taxis, lo dispuesto en el N° 1 del artículo 42 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el artículo 1 del decreto ley N° 824, de 1974.

7. Infracciones y sanciones

Se propone imponer sanciones pecuniarias elevadas a los operadores de plataformas tecnológicas que incumplan con la regulación impuesta, llegando a la cancelación de la plataforma sancionada del Registro de Plataformas Tecnológicas. Por otra parte, se propone establecer la sanción de cancelación en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros del vehículo cuyo conductor registre antecedentes penales por determinados delitos y también por la adulteración de taxímetro o cobro de tarifas no reguladas.

En este mismo orden de ideas, el proyecto propone sancionar con la suspensión de licencia a los conductores de vehículos que no se encuentren inscritos en el Registro Nacional Servicios de Transporte de Pasajeros asociados a alguna plataforma inscrita en el Registro de Plataformas Tecnológicas, según corresponda.

Finalmente, con el objeto de hacer más eficiente la imposición de las indicadas sanciones, se establece un procedimiento sancionatorio a cargo de la Subsecretaría de Transportes.

8. Fondo para la Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros

Con los recursos provenientes del pago del valor que paguen los operadores de plataformas tecnológicas que no operen con taxis, se propone crear un Fondo para la

Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros.

El proyecto dispone que los recursos de este fondo puedan destinarse a incorporar tecnologías en los vehículos que permitan un uso más eficiente del espacio vial y mejoren las condiciones de accesibilidad y movilidad; a renovar vehículos que presten servicios de transporte de taxis por otros que incorporen tecnologías más eficientes y mejoras en seguridad; y a retribuir la adquisición de inscripciones de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, cuando corresponda.

En virtud de lo anterior, y en uso de mis facultades constitucionales, vengo en presentar el siguiente

P R O Y E C T O D E L E Y:

“TÍTULO I

DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS REGULADAS EN LA PRESENTE LEY

Artículo 1.- La presente ley tiene por objeto regular las entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados con taxis o con los vehículos a los que se refiere el artículo 4, por las calles y caminos del territorio nacional.

Artículo 2.- Para los efectos de la presente ley, se entenderá por “entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros” (en adelante “plataformas tecnológicas”) las entidades que operen, administren o proporcionen cualquier sistema, aplicación, tecnología o mecanismo, de carácter informático, que permita acceder a un servicio de transporte remunerado de pasajeros prestado con taxis o con vehículos a los que se refiere el artículo 4.

Las plataformas tecnológicas que operen con los vehículos a que se refiere el artículo 4 sólo podrán prestar servicios en la medida que se transporte a uno o más pasajeros individualizados en forma predeterminada y desde un origen hasta un destino preestablecido.

Las plataformas tecnológicas de carácter colectivo, esto es, aquéllas donde: a) exista un trazado preestablecido; b) se recoja a distintos pasajeros sin relación entre sí durante un mismo viaje o recorrido; o c) en general, se transporte colectivamente en forma remunerada a personas, sólo podrán operar con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en su modalidad taxi colectivo.

Las plataformas tecnológicas que operen con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros podrán utilizar aplicaciones que actúen como mecanismo de cobro, distintas del taxímetro. En los casos en que la tarifa se encuentre regulada, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá los parámetros para la determinación de la tarifa que se cobre mediante el uso de tales aplicaciones. Con todo, las tarifas que se cobren mediante el uso de estas aplicaciones podrán ser inferiores a las reguladas.

Artículo 3.- Créase el “Registro de Plataformas Tecnológicas”, en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes. En este Registro deberán inscribirse todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas en los términos dispuestos en los artículos 1 y 2 de la presente ley.

El Registro contendrá los antecedentes que identifiquen a los representantes de tales plataformas tecnológicas, tales como nombre completo o razón social, cédula nacional de identidad o rol único tributario y domicilio; la dirección de correo electrónico para efectos de recibir las notificaciones; así como toda otra información relevante para la habilitación de la prestación del servicio y para la aplicación de esta ley, tales como los datos requeridos para la fiscalización y control.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante decreto supremo, regulará las condiciones y el procedimiento de inscripción en el referido Registro.

TÍTULO II

DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS QUE NO OPEREN CON TAXIS Y DE LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS

Artículo 4.- Las plataformas tecnológicas que no operen con taxis sólo podrán prestar servicios con vehículos que reúnan elevados niveles de confort y tecnología, de conformidad con las características técnicas, de calidad y demás requisitos que determine, mediante reglamento, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Dichas plataformas tecnológicas deberán, además de cumplir con las exigencias a que se refiere el inciso segundo del artículo 2, poseer, a lo menos, las siguientes funcionalidades:

a) Permitir al pasajero conocer el posible recorrido y costo aproximado del viaje antes de su inicio.

b) Contar con un mecanismo para determinar la tarifa.

c) Permitir una evaluación del viaje en línea.

d) Contar con tecnologías de geolocalización.

En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa, mediante las referidas plataformas tecnológicas. La reserva nunca podrá realizarse al abordar el vehículo o una vez iniciado el viaje. Asimismo, sus conductores no podrán, bajo circunstancia alguna, solicitar o aceptar pagos en efectivo.

Artículo 5.- Los conductores de los vehículos a que se refiere el artículo 4 deberán poseer licencia profesional clase A-1, A-2 o A-3 o licencia clase A-1 otorgada con anterioridad al 8 de marzo de 1997, con su control vigente y no registrar en su certificado de antecedentes para fines especiales anotaciones relativas a los delitos previstos en los artículos 141 y 142 del párrafo 3 del título III; en los párrafos 5 y 6 del título VII y los artículos 433, 436 y 438 del párrafo 2 del título IX, todos del libro II del Código Penal, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del párrafo 1 del título XVII de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

Los representantes de las plataformas tecnológicas inscritas en el Registro a que se refiere el artículo 3 deberán verificar el cumplimiento de estos requisitos al momento de adscribir vehículos a sus plataformas tecnológicas.

Artículo 6.- Las plataformas tecnológicas a que se refiere este título sólo podrán operar en la medida que paguen un valor que internalice los costos por la producción de externalidades negativas que generen. Dicho valor será determinado por el Panel de Expertos del artículo 14 de la ley N° 20.378, que Crea el subsidio nacional para el transporte público de pasajeros, en función de la cantidad de kilómetros efectivamente recorridos por los vehículos que se encuentren adscritos a las respectivas plataformas tecnológicas, dentro del plazo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante el reglamento a que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 7.- Para efectos de lo previsto en el artículo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante reglamento suscrito también por el Ministro o Ministra de Hacienda, establecerá los factores para el cálculo del valor, los períodos de cobro y el procedimiento para su pago. Para la determinación del valor se tomarán en consideración especialmente los siguientes factores: niveles de congestión, capacidad de la infraestructura existente y niveles de oferta y demanda por estos servicios. Considerando, entre otros, los referidos factores, el Panel de Expertos estará facultado para determinar, condicionar o eximir, en su caso, del pago en determinados períodos de tiempo, horarios y zonas de aplicación.

El Panel de Expertos también podrá establecer, con carácter intransferible, la cantidad máxima de kilómetros que dentro de un plazo determinado podrán recorrer los vehículos de que trata este título en caso de congestión vehicular o contaminación ambiental, todo lo anterior sobre la base de las condiciones y los requisitos que, al efecto, establezca el reglamento las que en cualquier caso deberán contemplar la realización de concursos públicos.

Los recursos provenientes del pago del valor que efectúen las plataformas tecnológicas a que se refiere este título ingresarán al Fondo para la Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros que crea el artículo 18.

TÍTULO III

DEL CONTROL, INHABILIDADES, SANCIONES Y EL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

Artículo 8.- Para efectos de la aplicación, controles y fiscalización de esta ley, las plataformas tecnológicas deberán registrar y mantener a disposición de los Inspectores Fiscales y Carabineros de Chile la información sobre kilómetros recorridos, vehículos, conductores, los lugares de recogida y bajada de pasajeros, hora y duración de los viajes, hora de reserva, precio cobrado y evaluación del viaje.

Toda otra información que las plataformas tecnológicas recaben deberá ser adecuada, pertinente y no excesiva en relación con el ámbito y las finalidades explícitas y legítimas para las que se hayan obtenido e informado al pasajero. La información que recaben concerniente a personas naturales, identificadas o identificables, deberá, además, adecuarse a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre Protección de la Vida Privada.

Artículo 9.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá acceso a la información indicada en el inciso primero del artículo precedente y demás antecedentes que le permitan verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley, para lo cual podrá realizar o encargar auditorías a las plataformas tecnológicas. El reglamento determinará la forma, condiciones de seguridad y frecuencia con la que dicha

información deberá ser remitida. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sólo podrá utilizar la información para los fines antedichos, estándole prohibido, en consecuencia, tratar la información para fines diversos a los señalados.

Artículo 10.- La constatación por parte de Carabineros de Chile o de Inspectores Fiscales de la conducción de taxis en cualquiera de sus modalidades o de vehículos a que se refiere el artículo 4, por un conductor que registre condenas por la comisión de cualquiera de los delitos señalados en el artículo 5 de la presente ley, será causal de cancelación de oficio por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin derecho a reemplazo, cuando el conductor sea a la vez el propietario del vehículo, o, en el caso de los vehículos a que se refiere el artículo 4, de la aplicación de una multa a beneficio fiscal de 1.000 unidades tributarias mensuales a la plataforma tecnológica responsable. A su vez, el conductor será sancionado con la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de 12 meses.

Cuando el propietario del vehículo inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros sea una persona distinta a la del conductor condenado por alguno de los referidos delitos, el vehículo mantendrá su inscripción en el referido Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin perjuicio de sancionarse con la indicada suspensión de licencia al conductor.

Artículo 11.- Procederá la cancelación de la inscripción de un vehículo como taxi en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin derecho a reemplazo, cuando un fiscalizador constate que el taxímetro del mismo ha sido adulterado de cualquier forma o cuando exista un cobro distinto a la tarifa regulada o, en los casos en que ésta no se encuentre regulada, a la convenida. Esta cancelación se practicará de conformidad al procedimiento sancionatorio establecido en el artículo 16.

Artículo 12.- Las plataformas tecnológicas que no se encuentren inscritas en el Registro, o que encontrándose registradas no cumplan con los requisitos, condiciones o exigencias que al efecto se establezcan serán sancionadas, de conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16, con una multa a beneficio fiscal no inferior a 100 ni superior a 10.000 unidades tributarias mensuales. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá cancelar la autorización y ordenar a los operadores de servicios de telecomunicaciones el bloqueo del *Domain Name System*, DNS, de la plataforma infractora.

Artículo 13.- Las plataformas tecnológicas que operen con los vehículos a que se refiere el artículo 4, respecto de las cuales se constate el no pago del valor que exige la presente ley serán sancionadas, de conformidad al procedimiento establecido en el

artículo 16, con una multa a beneficio fiscal no inferior a 100 ni superior a 10.000 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año serán, además, canceladas del Registro, con prohibición de volver a inscribirse dentro de un plazo de 2 años contado desde que se haya practicado la cancelación.

Artículo 14.- Si se constatare que las plataformas tecnológicas que operen vehículos a que se refiere el artículo 4 han pagado un valor menor al efectivamente recorrido por los vehículos asociados o los kilómetros excedieran el máximo adquirido, en caso que éste haya sido limitado por el Panel de Expertos, el representante de la plataforma tecnológica deberá obligatoriamente pagar por los kilómetros efectivamente recorridos al doble del valor que se haya fijado originalmente. La reincidencia en esta conducta dentro del plazo de 6 meses contado desde que se verifique el pago de un precio equivalente al doble del que se haya fijado, será sancionada, además, con multa de 100 unidades tributarias mensuales, de conformidad al procedimiento sancionatorio establecido en el artículo 16.

Artículo 15.- El Juez de Policía Local decretará, por un plazo de 90 hasta 180 días, la suspensión de la licencia al conductor de un vehículo que se encuentre realizando servicios de transporte remunerado de pasajeros sin estar debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o, en el caso de vehículos a que se refiere el artículo 4, sin estar adscrito a una plataforma tecnológica registrada de conformidad al artículo 3. En caso de reincidir en esta conducta dentro del plazo de 12 meses contado desde la aplicación de la respectiva sanción, el Juez de Policía Local decretará la suspensión por un plazo no inferior a 180 días.

En estos casos, se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o Inspectores Fiscales, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.

Con todo, no se aplicará la suspensión de licencia a los conductores que, habiendo solicitado al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente la inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, se encuentren a la espera de la entrega del certificado de inscripción respectivo.

Artículo 16.- Sin perjuicio de las sanciones que corresponda aplicar a los Juzgados de Policía Local, la Subsecretaría de Transportes aplicará las sanciones administrativas dispuestas en la presente ley previo procedimiento administrativo, que se iniciará con la formulación de los cargos y la notificación al afectado para que presente sus descargos. El plazo conferido

para presentar los descargos será de diez días contado desde la fecha de notificación.

En caso que el afectado solicite en sus descargos rendir prueba, se fijará al efecto un término probatorio que no podrá ser superior a diez días. La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

La resolución que se dicte deberá pronunciarse sobre cada una de las alegaciones y defensas del afectado y, mediante resolución fundada, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda. La referida resolución deberá dictarse dentro de los treinta días siguientes a la evacuación de la última diligencia ordenada en el expediente.

Para la determinación de las sanciones establecidas, se considerarán, entre otras, las siguientes circunstancias:

a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.

b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación.

c) La conducta anterior del infractor.

En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los cinco días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición y, en subsidio, recurso jerárquico. Dentro de los treinta días hábiles siguientes, el Subsecretario de Transportes se pronunciará sobre la reposición. Rechazada total o parcialmente la reposición, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

El afectado por la resolución que resuelve la reposición o el recurso jerárquico podrá reclamar de su legalidad ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La apelación deberá ser fundada e interponerse dentro de los diez días siguientes a la notificación de la resolución. Para su agregación a la tabla, vista y fallo, se regirá por las reglas aplicables al recurso de protección. El Ministro deberá elevar los autos a la Corte dentro de quinto día de interpuesto el recurso. La resolución de la Corte de Apelaciones no será susceptible de recurso alguno.

Vencido el plazo para impugnar o resueltos los recursos interpuestos, las resoluciones que establezcan infracciones y determinen multas tendrán mérito ejecutivo y se harán efectivas de acuerdo con los artículos 434 y siguientes del Código de Procedimiento Civil.

Las notificaciones que se efectúen por parte de la autoridad a los interesados, en los procesos sancionatorios referidos en este artículo, se realizarán a la dirección de correo electrónico, que registren los representantes de las plataformas tecnológicas, las que para todos los efectos legales, se entenderán practicadas al día hábil siguiente de su despacho.

Las infracciones previstas en esta ley prescribirán a los tres años de cometidas, plazo que se interrumpirá con la notificación de la formulación de cargos por los hechos constitutivos de éstas. Del mismo modo, las multas prescribirán en el plazo de tres años desde la fecha de la respectiva resolución sancionatoria que quede firme.

En lo no previsto por este artículo, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la ley Nº 19.880, que Establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.

Artículo 17.- Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas tecnológicas, se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496, que Establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

TÍTULO IV

DEL FONDO PARA LA INNOVACIÓN DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS

Artículo 18.- Créase el Fondo para la innovación del transporte remunerado de pasajeros (en adelante “el Fondo”), a cargo de la Subsecretaría de Transportes, cuyo objeto será apoyar la ejecución de acciones para el mejoramiento del transporte remunerado de pasajeros regulado por esta ley y que estará constituido por los recursos provenientes del pago del valor a que se refiere el artículo 6 y determinado conforme a lo dispuesto en el artículo 7, ambos del título II de la presente ley.

Con cargo al Fondo se podrán realizar programas que permitan:

1. Renovar vehículos que presten servicios de transporte de taxis por otros que incorporen tecnologías más eficientes y mejoras en seguridad.

2. Incorporar tecnologías en los taxis que permitan un uso más eficiente del espacio vial y mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad.

3. Retribuir la adquisición de inscripciones de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, cuando corresponda.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, con cargo a los recursos del Fondo podrán financiarse los gastos propios de administración de éste a fin de garantizar su adecuado funcionamiento.

Mediante uno o más decretos supremos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro o Ministra de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo.

Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre los diversos proyectos que podrán involucrar más de una región; la forma a través de la cual se priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo; la fórmula de cálculo para la distribución, los valores máximos de retribución por la adquisición de inscripciones y los casos en que sea procedente efectuar esta operación, y demás normas necesarias para su funcionamiento. La retribución se efectuará mediante concurso público que convoque el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en caso de estimarse procedente.

Los propietarios de taxis que reciban, de acuerdo al numeral 3, una retribución por la adquisición de inscripciones, quedarán impedidos de vender, transmitir o ceder los derechos de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

TÍTULO V

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 19.- Introdúcense la siguientes modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

1) Reemplázase, en el número 40) de su artículo 2, la palabra “Automóvil” por “Automóvil o station wagon con capacidad para transportar hasta 6 pasajeros, excluido el conductor,”.

2) Modifícase su artículo 12 del siguiente modo:

a) Intercálase entre la palabra “taxis” y el punto y aparte que se encuentra en la definición “Clase A-1” del acápite LICENCIA PROFESIONAL, la siguiente frase: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.

b) Intercálase entre la palabra “taxis” y la coma, contenidas en la definiciones “Clase A-2” y “Clase A-3”, ambas del acápite LICENCIA PROFESIONAL, la siguiente frase: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.

3) Modifícase el artículo 75 del siguiente modo:

a) Intercálase en su inciso segundo, entre las expresiones “cualquiera sea su modalidad,” y “la responsabilidad”, la siguiente expresión: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros,”.

b) Intercálase en su inciso cuarto, entre la palabra “modalidades” y el punto y aparte, la siguiente

expresión “, o en vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.

4) Intercálase en el inciso segundo del artículo 194, entre las expresiones “remunerado de escolares” y “o de carga”, la siguiente expresión: “, o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.

Artículo 20.- Agregánse las siguientes letras g), h) e i), nuevas, al inciso primero del artículo 14 de la ley N° 20.378:

“g) Determinar el valor que deberán pagar las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros, con vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, conforme los factores que defina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

h) Determinar la cantidad de kilómetros que estarán disponibles para ser adquiridos por las plataformas tecnológicas a que se refiere el literal anterior, en caso de congestión o contaminación ambiental.

i) Determinar, condicionar o eximir, en su caso, del pago que deberán efectuar las plataformas tecnológicas a que se refiere el literal g) en determinados períodos de tiempo, horarios y zonas de aplicación, considerando especialmente los siguientes factores: niveles de congestión, capacidad de la infraestructura existente y niveles de oferta y demanda por estos servicios.”.

Artículo 21.- Intercálase en el párrafo final del N° 1 del artículo 42 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el artículo 1 del decreto ley N° 824, de 1974, entre la palabra “taxis” y la coma que le sigue, la siguiente expresión: “y los choferes de los vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero transitorio.- La presente ley comenzará a regir el primer día del séptimo mes posterior al de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo transitorio.- Las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte de pasajeros que operen con taxis inscritos en el Registro Nacional

de Servicios de Transporte de Pasajeros o con los vehículos a que se refiere el artículo 4 que se encuentren en operación a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, tendrán un plazo de seis meses contado desde la publicación del reglamento a que se refiere el artículo 3 para inscribirse en el Registro.

Artículo tercero transitorio.- Las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte de turistas en vehículos station wagon o con tracción a las 4 ruedas, a que se refiere el inciso segundo del artículo 16 del decreto supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se entenderán, para todos los efectos legales, que corresponden a plataformas tecnológicas que deben operar con los vehículos a que se refiere el artículo 4 de la presente ley y que quedarán sujetas a sus disposiciones.”.

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

ALEJANDRO MICCO AGUAYO
Ministro de Hacienda (S)

ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
Ministro de Transportes y

Telecomunicaciones

Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. TT- 87 -24.10.2016
I.F. N° 126 - 24.10.2016

Informe Financiero
PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS
Mensaje 181-364

I. ANTECEDENTES

Como se indica en el proyecto de ley individualizado, actualmente los servicios de transportes de pasajeros, como taxis colectivos, básicos y de turismo, operan bajo un marco regulatorio que, entre otros, obliga a la inscripción de tales vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros, la tenencia por parte de los conductores de licencia profesional, regulación de tarifas y cumplimiento de ciertas características técnicas de los vehículos.

Con la finalidad de equiparar las condiciones de operación de los nuevos servicios de transportes de pasajeros, es que se presenta el proyecto de ley, que establece las circunstancias bajo las cuales las "entidades operadoras de plataformas tecnológicas" que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros, puedan ofrecer sus servicios.

Al respecto, se dispone que tales entidades puedan operar con taxis o bien con vehículos que reúnan elevados estándares de confort y tecnología, debiendo pagar, en este último caso, un valor por kilómetro recorrido que permita una asignación eficiente del uso del espacio vial y reduzca las pérdidas de bienestar social. Asimismo, se dispone la obligatoriedad para los conductores de dichos vehículos de tener licencia profesional y la inscripción de los operadores de plataformas tecnológicas en un Registro que para tal efecto administrará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Finalmente, se establece que los recursos provenientes del pago del valor que efectúen las plataformas tecnológicas ingresarán al Fondo para la Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros, que se crea en el artículo 18 de este proyecto de ley.

II. IMPACTO DEL PROYECTO EN EL PRESUPUESTO FISCAL

El principal efecto del proyecto de ley sobre el presupuesto fiscal se presenta en la creación del Fondo para la Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros.

Al respecto, los aportes al Fondo por concepto de pago de los operadores tecnológicos, representan un aumento de los Ingresos Fiscales, expresados en aumento de los Ingresos en la Partida del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, específicamente de la Subsecretaría de Transportes. Con todo, no es posible dimensionar en esta oportunidad la cuantía de dichos aportes por dos razones: i) por ser materia del Panel de Expertos de la Ley N° 20.378, según el artículo 6° del proyecto, el determinar el valor que deberán pagar las entidades operadoras de plataformas tecnológicas; y ii) por no contarse con antecedentes suficientes respecto del universo potencial de vehículos que participarán de las regulaciones establecidas en el proyecto de ley.

Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. TT- 87
I.F. Nº 126 - 24.10.2016

Por su parte, respecto de los gastos o transferencias que se realicen con cargo al Fondo, éstos corresponderán a los que se aprueben en las leyes de presupuestos del sector público respectivas, teniendo a la vista la cuantía y evolución de los aportes al Fondo antes señalado.

SERGIO GRANADOS AGUILAR
DIRECTOR DE PRESUPUESTOS

Visación Subdirector de Presupuestos

Visación Subdirector de Racionalización y Función Pública

Visación Jefe División Finanzas Públicas