

INFORME ASESORÍA EXTERNA SENADOR JUAN ANTONIO COLOMA

MAYO 2019

I. PROYECTO DE ACUERDO TERAPIAS INTERDISCIPLINARIAS

Proyecto de acuerdo por el que se solicita a S.E. el Presidente de la República tenga a bien mandar a las autoridades competentes del Ministerio de Salud, del Fondo Nacional de Salud (Fonasa) y demás autoridades que corresponda para llevar a cabo las medidas necesarias para favorecer el acceso e incorporar en la codificación de aranceles que define el Fonasa las prestaciones que realizan profesionales de la salud y de otras áreas destinadas a terapias multidisciplinarias de recuperación, tratamiento y rehabilitación de enfermedades y otras condiciones.

CONSIDERANDO:

1. Que desde sus inicios, la medicina ha sido una disciplina dinámica e innovadora, cuya evolución está marcada por los descubrimientos que las investigaciones y las nuevas herramientas de conocimiento y tecnología han permitido. Estas características dan lugar a la generación de diagnósticos más precisos y la identificación de ciertas enfermedades y condiciones que sufren las personas que antes pasaban desapercibidas.
2. Que dentro de dicho escenario se pueden señalar una serie de enfermedades y condiciones en el área de la salud mental y del aprendizaje, cuyo descubrimiento, diagnóstico y tratamiento se ha desarrollado con mayor precisión especialmente en los

siglos XX y XXI y que, en conjunto con ello, también ha incidido en el surgimiento o fortalecimiento de profesiones que se han especializado en la atención y terapia de dichas enfermedades, condiciones y patologías.

3. Que en este contexto se pueden señalar los avances que la medicina y las terapias han tenido en el diagnóstico y tratamiento de casos que antes solo eran visto desde un punto de vista esencialmente médico (Parkinson, mielopatías, esclerosis múltiple, ceguera, parálisis cerebral, síndrome de down, dolor crónico, osteoporosis, diabetes, amputación, reimplantación, por señalar algunos) o que eran enmarcados dentro de problemas conductuales o de salud mental (TDEA, autoagresión, trastornos de personalidad, dependencia de sustancias, alteraciones de la atención, hiperactividad, etc.).

4. Que los cambios que se generaron -y que siguen generándose cada día ante casos como los señalados y muchos otros más-, apuntan a que junto con la especialización que se ha ido dando en el plano médico, el trabajo para tratar las enfermedades y condiciones de los pacientes se enfrente a través de terapias integrales y multidisciplinarias, incorporando tanto a profesionales de la salud como de otras áreas para ayudar en el tratamiento, recuperación y rehabilitación desde los distintos planos que algunas enfermedades y condiciones conllevan.

5. Que a este respecto, bien cabe destacar el caso de los terapeutas ocupacionales y de los psicopedagogos. Ambos corresponden a profesionales cuya formación y ejercicio profesional frente a algunas enfermedades y condiciones resulta ser tan relevante como la atención médica que reciben los pacientes, puesto que su trabajo atiende dimensiones complementarias en algunos casos, mientras que en otros resulta ser pilar fundamental del tratamiento que la persona requiere para enfrentar de mejor forma su enfermedad o condición.

6. Que en el caso de los terapeutas ocupacionales, se puede tener presente la definición profesional que plantea la Asociación Profesional Española de Terapeutas Ocupacionales por considerar que refleja la multidimensionalidad del trabajo que ellos realizan, y que señala que la Terapia Ocupacional es “una profesión socio-sanitaria que a través de la valoración de las capacidades y problemas físicos, psíquicos, sensoriales y sociales del individuo pretende, con un adecuado tratamiento, capacitarle para alcanzar el mayor grado de independencia posible en su vida diaria, contribuyendo a la recuperación de su enfermedad y/o facilitando la adaptación a su discapacidad” .

7. Que por su parte, el rol de los psicopedagogos hoy es ampliamente reconocido en el aporte que significan para el aprendizaje y el desarrollo de las capacidades cognitivas, el desarrollo de estrategias para resolver problemas o dificultades y el establecimiento de las motivaciones y estrategias de estudio que enfrentan niños, adolescentes y adultos, especialmente aquellos que tienen alguna condición que requiere de un enfoque especial e integral para fomentar sus capacidades y superar las dificultades que puedan tener en los parámetros comunes de aprendizaje.

8. Que tomando en consideración todo lo antes mencionado, hoy muchas familias de nuestro país enfrentan enfermedades o condiciones de uno o más de sus miembros en que la el tratamiento y terapia multidisciplinaria resulta fundamental para la recuperación y rehabilitación de las personas afectadas y permiten mejorar significativamente su calidad de vida y su inclusión social. Este reconocimiento viene incluso desde el mundo de la medicina, donde la valoración del aporte que realizan profesionales de distintas áreas, tanto fuera como dentro del sector salud, se está extendiendo. En palabras del doctor Paul Délano-Reyes “los convoco a romper las barreras de la medicina, ir más allá e interactuar con otras disciplinas, a fin de conformar equipos de investigación transdisciplinarios para generar soluciones innovadoras, incorporando los puntos de vista diversos que aportan los profesionales externos al área de la salud. Sin duda que proseguir

el trabajo multidisciplinario y sumar la perspectiva transdisciplinaria permitirá elevar los estándares de salud de la población.”

9. Que la valoración del trabajo multidisciplinario y los beneficios que ello conlleva para los mismos pacientes en su salud y en su calidad de vida debería hacerse cargo también de las dificultades que implica para las familias acceder a tratamientos y terapias multidisciplinarias cuando estas requieren de la atención de profesionales de la salud que entregan importantes prestaciones que no están incorporadas en la codificación que realiza FONASA o que ellas solo están contempladas en atenciones en hospitales o centros dependientes de los servicios de salud, como es el caso de los terapeutas ocupacionales; o cuando requieren de prestaciones de profesionales que no son reconocidos como del área de la salud, pero entregan servicios esenciales para el tratamiento y terapia de personas con enfermedades o condiciones que son diagnosticadas por médicos, como es el caso de los psicopedagogos.

10. Que existiendo un diagnóstico claro y un tratamiento determinado y dirigido por un profesional médico, deben generarse las alternativas para que las coberturas de los seguros de salud, tanto público como privado, incorporen las prestaciones de los profesionales señalados en los párrafos anteriores, así como de otros profesionales cuyos servicios se verifiquen como relevantes para el tratamiento y terapia multidisciplinarias que apuntan al interés superior de los pacientes y colaboran significativamente en acceder a una mejor calidad de vida y a su inclusión social. Debe tenerse presente además, que en muchos de estos casos, la atención y acceso oportunos a este trabajo multidisciplinario podría incidir significativamente en la consecución de resultados y avances en menor tiempo y con ello, una disminución a futuro de los requerimientos de tratamiento y terapia, reduciendo con ello los costos de atención.

11. Que las medidas que aquí se solicitan pretenden favorecer a todas las personas cuyas enfermedades y condiciones requieren de tratamientos y terapias

multidisciplinarias, especialmente de aquellos pacientes y sus familias que por sus circunstancias no pueden acceder a ellas a través de los hospitales y centros dependientes de los servicios de salud o que deben limitar las sesiones o atenciones con alguno de los profesionales por no contar con los recursos para cubrir la totalidad de los tratamientos o terapias requeridos. Asimismo, esta medida podría favorecer el desarrollo y ejercicio profesional de aquellas profesiones involucradas, resultando ello un aporte al bien común de la sociedad toda.

Por lo tanto, en virtud de todo lo expuesto, el Senado acuerda:

1. Solicitar a S.E. el Presidente de la República tenga a bien mandar a las autoridades competentes del Ministerio de Salud y del Fondo Nacional de Salud (Fonasa) llevar a cabo las medidas necesarias para incorporar en la codificación de aranceles que define el Fonasa las prestaciones que realizan terapeutas ocupacionales destinadas a terapias de recuperación, tratamiento y rehabilitación, incorporando la modalidad de compra de bonos.
2. Solicitar a S.E. el Presidente de la República tenga a bien mandar a las autoridades competentes del Ministerio de Salud y del Fondo Nacional de Salud (Fonasa) llevar a cabo las medidas necesarias para incorporar a los profesionales psicopedagogos en el área de la salud y en la codificación de aranceles que define el Fonasa para las prestaciones que realizan, cuando ellas sean requeridas por un profesional médico para terapias de recuperación, tratamiento y rehabilitación, incorporando la modalidad de compra de bonos.
3. Solicitar a S.E. el Presidente de la República tenga a bien mandar al Ministro de Salud tomar las acciones necesarias para la identificación, análisis y evaluación de otras terapias desarrolladas por profesionales o técnicos que no pertenezcan al

área de salud, pero que demuestren ser necesarias para el desarrollo de terapias multidisciplinarias, con el fin de considerar que las prestaciones que realizan destinadas a terapias de recuperación, tratamiento y rehabilitación e indicadas por un profesional de la salud, puedan ser incorporadas en la codificación de aranceles que define el Fonasa.

II. INFORME SOBRE PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEY 18.455 QUE FIJA NORMAS SOBRE PRODUCCION, ELABORACION Y COMERCIALIZACION DE ALCOHOLES ETILICOS, BEBIDAS ALCOHOLICAS Y VINAGRES, Y DEROGA LIBRO I DE LA LEY N ° 17.105 Y LA LEY 18.755 QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE EL SERVICIO AGRICOLA Y GANADERO, DEROGA LA LEY N °16.640 Y OTRAS DISPOSICIONES EN RELACIÓN A LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS

1) La propuesta para el proyecto de ley tiene por objeto “actualizar y modernizar las normas referidas a las sanciones administrativas contenidas en la leyes N° 18.455 y 18.755”, para lo cual se propone:

- Elevar los máximos aplicables de las sanciones monetarias
- Introducir una clasificación de las sanciones en gravísimas, graves y leves
- Introducir un catálogo de criterios para que la autoridad determine la cuantía de las sanciones
- Incorporar cambios en el procedimiento de aplicación de las sanciones en su etapa judicial
- La realización de denuncias por parte de todo ciudadano ante la autoridad encargada de la fiscalización

2) El proyecto se fundamenta en la necesidad de establecer medidas necesarias para la protección de la industria vitivinícola y establecer incentivos para mantener altos niveles de calidad, facilitar la sanción de quienes afecten a la industria y mejorar la fiscalización, teniendo a la vista que la ley N° 18.455 data de 1985 y su ultima modificación corresponde al año 2009, para adecuar sus disposiciones a compromisos internacionales adquiridos por Chile.

3) En cuanto a la forma, el proyecto es mayoritariamente correcto en cuanto a la modificación esencialmente de las sanciones monetarias que están comprendidas en esta ley. Modificar las sanciones que implican privación de libertad no sería del todo adecuado porque ya están teniendo criterios suficientemente estrictos para castigar los casos en que se aplicaría. En los numerales 2, 3 y 8 las modificaciones propuestas tienen redacción errónea o confusa; el numeral 7 tiene mal citado el artículo a modificar (dice 45 pero debiera ser 47), y el numeral 9 letra c) reemplaza una frase que no está en el inciso citado.

4) En cuanto al fondo, el proyecto tiene una buena intención en el sentido de generar un mayor costo a las infracciones cometidas, lo que apuntaría a generar un desincentivo en la ocurrencia de ellas. Asimismo, el incorporar un catálogo de criterios que debe tenerse a la vista al momento de definir la sanción es adecuado, especialmente cuando se viene proponiendo aumentar el máximo de la escala de sanción de cada infracción de manera tan sustancial como se hace, lo que implica un rango muy amplio sobre el cual la autoridad deberá definir la sanción definitiva.

Sin perjuicio de lo anterior, precisamente el aumento de los máximos de sanción y ampliar tanto el rango de sanciones monetarias que se viene proponiendo puede terminar por dejar un espacio de demasiada discrecionalidad en la aplicación de los castigos, ya que los pisos se vienen estableciendo según el beneficio económico obtenido en cada caso y los techos se aumentan hasta en un 3 mil % respecto a lo que hoy se aplica. De este modo, ante dos casos similares las sanciones pueden resultar radicalmente diferentes atendido el amplio rango que se establece entre piso y techo.

Por otra parte, la definición de las infracciones en gravísimas, graves y leves no implica un cambio sustancial a lo que hoy establece la ley, siendo más bien una modificación de forma y referencia.

Respecto a la incorporación de la acción pública, la ley vigente establece acción pública en su artículo 57. La propuesta del proyecto es más amplia en el sentido de incorporar a esta acción la denuncia de los casos contenidos en los artículos 42, 43 y 44. Por otra parte, establece con mayor precisión que los antecedentes de estas acciones sean derivados al Ministerio Público o tribunales competentes según sea el caso e incorpora el acompañamiento de pruebas en distintos soportes como mecanismos que contribuyan al esclarecimiento de los hechos. Teniendo presente que la intención es facilitar la fiscalización y persecución de las infracciones de esta ley y favorecer la autorregulación de la propia industria, se considera necesario establecer la referencia a las sanciones aplicables a quienes denuncien falsamente o con dolo, no solo porque se generan daños que pueden ser irreparables a quienes sean falsamente acusados, si no que además implicaría una distracción de recursos de las autoridades competentes del seguimiento y persecución de los hechos denunciados.

Finalmente, en cuanto al artículo segundo, que traslada la reclamación de las sanciones aplicadas por el Director del SAG de los Juzgados de Letras en lo Civil a las Cortes de Apelaciones, se entiende que ello sería para favorecer la resolución más expedita de los procesos de reclamación, pero podría ser también un trámite más engorroso teniendo en cuenta que en Chile hay 17 Cortes de Apelaciones mientras que hay más de 200 Tribunales Civiles, por lo que resulta un cambio radical para los procesos de reclamación en cuanto al acceso que se tendrá a uno otro. Esto es especialmente relevante para los casos que se desarrollen en zonas rurales.

COMPARADO Y OBSERVACIONES

TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO	OBSERVACIONES
<p>Artículo 42.- El que elaborare productos utilizando alcoholes no etílicos y los destine a la bebida, será sancionado con la pena privativa de libertad establecida en el artículo 314 del Código Penal.</p> <p>En igual pena incurrirá el que elaborare productos empleando tratamientos o aditivos prohibidos o en una forma distinta a la autorizada, que conviertan al producto en tóxico o dañino para la salud y los destine a la bebida.</p> <p>Al que sin ser elaborador comprare para vender los productos a que se refieren los incisos anteriores, y los destinare a la bebida, se le aplicará la misma pena que a éste.</p> <p>Se presumirá que un producto se destina a la bebida cuando se expone, ofrece o pone a disposición de terceros en cualquier forma, sin que se advierta de manera destacada en los envases o</p>	<p>ARTÍCULO PRIMERO: Introdúzcase las siguientes modificaciones en la ley N° 18.455:</p> <p>1. Reemplácese el inciso final del artículo</p>	<p>Las infracciones planteadas en este artículo son sancionadas con pena privativa de libertad y sanción monetaria.</p> <p>El rango de la sanción monetaria en la ley vigente va de 25 a 200 UTM (\$1.214.875 a \$9.719.000¹).</p> <p>Se propone eliminar el piso mínimo de la sanción y que el techo sea de 5 mil UTM (\$242.975.000).</p> <p>De esta forma, la sanción dependerá del daño causado, del beneficio económico que haya obtenido el infractor y de su capacidad económica, por lo que se fijará caso a caso; mientras que el techo implica un aumento de 25 veces del actual monto.</p> <p>Se considera que el aumento de las sanciones en este caso es atendible, dada la gravedad de la infracción, que pone en riesgo la salud de las personas.</p>

¹ Calculo de UTM a \$48.595 mayo 2019, según valor incluido en la propuesta del proyecto de ley.

<p>etiquetas que el producto no es apto para la bebida.</p> <p><u>Además de la pena indicada en los incisos precedentes, se aplicará a los infractores una multa de 25 a 200 unidades tributarias mensuales.</u></p>	<p>42 por el siguiente:</p> <p>“Además de la pena indicada en los incisos precedentes, se aplicará a los infractores una multa hasta un máximo de 5.000 unidades tributarias mensuales atendida la importancia del daño causado o del peligro ocasionado, el beneficio económico obtenido en la comisión del delito, y la capacidad económica del infractor. En todo caso, en el cálculo del monto total de la multa, el monto mínimo del beneficio económico a aplicar será el doble del obtenido.</p>	<p>Sin perjuicio de ello, es necesario tener presente que los factores de beneficio económico obtenido y capacidad económica del infractor implican que ante una misma infracción los montos de la sanción monetaria pueden ser radicalmente distintos, más aun cuando no determina un piso mínimo y se amplía de manera tan radical el rango de la multa, ya que en la práctica este iría de 0,1 a 5 mil UTM. Cabe considerar que en el caso que la infracción sea detectada en el proceso de elaboración, podría no haberse producido ningún beneficio económico y la determinación del daño o peligro causado podría ser difícil de establecer, por lo que será la capacidad económica del infractor la que podría terminar determinando la sanción.</p>
<p>Artículo 43.- Los que contravinieren algunas de las medidas señaladas en el inciso primero del artículo 53 serán sancionados con la pena de presidio menor en sus grados mínimo a medio. Se les aplicará, además, una multa de <u>15 a 150</u> unidades tributarias mensuales.</p>	<p>2. Introdúzcase en el artículo 43 las siguientes modificaciones:</p> <p>a) Sustitúyanse la expresión “de 15 a 150” por la frase “hasta un máximo de cinco mil”.</p> <p>b) Agréguese a continuación del punto</p>	<p>Las infracciones planteadas en este artículo son sancionadas con pena privativa de libertad y sanción monetaria.</p> <p>El inciso primero del artículo 53 se refiere a que el SAG podrá ordenar la retención de productos, la inmovilización de éstos, y la aposición de sellos en vasijas, recintos y maquinarias.</p>

	<p>final, que pasa a ser seguido, la siguiente frase: “atendida la importancia del daño causado o del peligro ocasionado, el beneficio económico obtenido en la comisión del delito, y la capacidad económica del infractor. En todo caso, en el cálculo del monto total de la multa, el monto mínimo del beneficio económico a aplicar será el doble de las ganancias obtenidas.</p>	<p>El rango de la sanción monetaria en la ley vigente va de 15 a 150 UTM (\$728.925 a \$7.289.250²).</p> <p>Se propone eliminar el piso mínimo de la sanción y que el techo sea de 5 mil UTM (\$242.975.000).</p> <p>A este caso se aplican las mismas observaciones planteadas en las modificaciones al artículo 42 de la ley vigente.</p>
<p>Artículo 44.- El que otorgare certificados de potabilidad respecto de los productos a que se refiere esta ley y que fueren tóxicos o nocivos para la salud será sancionado con la pena de reclusión menor en sus grados mínimo a medio y multa de 15 a 150 unidades tributarias mensuales.</p>	<p>3. Modifícase el artículo 44 en los siguientes términos:</p> <p>a) Sustitúyanse la expresión “de 15 a 150” por la frase “hasta un máximo 5.000”.</p> <p>b) Agréguese a continuación del punto final, que pasa a ser seguido, la siguiente frase: “atendida la importancia del daño causado o del peligro ocasionado, el</p>	<p>Las infracciones planteadas en este artículo son sancionadas con pena privativa de libertad y sanción monetaria.</p> <p>El rango de la sanción monetaria en la ley vigente va de 15 a 150 UTM (\$728.925 a \$7.289.250³).</p> <p>Se propone eliminar el piso mínimo de la sanción y que el techo sea de 5 mil UTM (\$242.975.000).</p> <p>A este caso se aplican las mismas observaciones planteadas en las</p>

² Cálculo de UTM a \$48.595 mayo 2019, según valor incluido en la propuesta del proyecto de ley.

³ Cálculo de UTM a \$48.595 mayo 2019, según valor incluido en la propuesta del proyecto de ley.

	<p>beneficio económico obtenido en la comisión del delito, y la capacidad económica del infractor. En todo caso, en el cálculo del monto total de la multa, el monto mínimo del beneficio económico a aplicar será el doble del obtenido.</p>	<p>modificaciones al artículo 42 de la ley vigente.</p>
	<p>4. Agréguese un nuevo artículo 44 bis del siguiente tenor:</p> <p>“Artículo 44 bis. De las infracciones administrativas. Los que incurran en infracciones a lo preceptuado en esta ley serán sancionados con penas de multa, decomiso de las especies correspondientes, y clausura temporal o clausura definitiva del establecimiento de que se trate o de todos los recintos del infractor, según corresponda de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 50 de este cuerpo legal.</p> <p>Las infracciones a esta ley son gravísimas, graves y leves. Son gravísimas las infracciones establecidas en el artículo 45 de esta norma. Graves las señaladas en el artículo 46 y leves las preceptuadas en los artículos 47 y 48.</p> <p>Las infracciones gravísimas se castigarán</p>	<p>La propuesta de modificación apunta a establecer una graduación de las infracciones en gravísimas, graves y leves, lo que en la practica ordena la denominación de las infracciones y aumenta la cuantía de la sanción monetaria.</p> <p>La novedad radica en el establecimiento de una suerte de catálogo de criterios o circunstancias que deberán ser considerados para la determinación de la sanción específica que se deberá aplicar al infractor.</p> <p>Ello resulta un aporte en el sentido de establecer criterios más objetivos, sobre todo cuando se está ampliando tanto el rango de penas monetarias a aplicar. Si perjuicio de ello, se considera que el establecer como criterio la capacidad económica del infractor merece dudas respecto a su eficacia y necesidad como</p>

	<p>con multa, comiso de los productos en conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 inciso primero, y clausura de los establecimientos del infractor en los términos establecidos en el artículo 50 incisos segundo y tercero.</p> <p>Las infracciones gravísimas se sancionarán con multas hasta cinco mil unidades tributarias mensuales, las de carácter grave con multas que no podrán exceder de dos mil quinientas unidades tributarias mensuales, y las leves con multa hasta un máximo de mil unidades tributarias mensuales.</p> <p>Para la determinación de las sanciones específicas que en cada caso corresponda aplicar, se considerarán las siguientes circunstancias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La importancia del daño causado o del peligro ocasionado. b) El volumen o cuantía del producto objeto de la infracción. c) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción. d) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la 	<p>criterio. Si se trata de infracciones tan graves que ponen en riesgo la salud de la población, la situación económica del infractor no debiera prestarse para ser una suerte de atenuante, como puede suceder en caso de que el infractor se presente como una persona sin medios económicos suficientes.</p>
--	---	--

	<p>misma.</p> <p>e) La conducta anterior del infractor.</p> <p>f) La capacidad económica del infractor.</p> <p>g) La afectación de las zonas vinícolas y/o las denominaciones de origen de vinos y destilados</p> <p>h) Todo otro criterio que, a juicio fundado del Servicio o del tribunal, sea relevante para la determinación de la sanción.</p>	
<p>Artículo 45.- <u>Se sancionará con multa de 1 a 150 unidades tributarias mensuales:</u></p> <p>1) A los que elaboraren o vendieren productos falsificados que no sean tóxicos o dañinos para la salud;</p> <p>2) A los que expendieren alcohol etílico sin desnaturalizar a usuarios no inscritos en el registro a que se refiere el inciso segundo del artículo 13.</p> <p>3) A los que utilizaren denominaciones de origen en contravención a lo dispuesto en los artículos 27, inciso final, 28 y 30.</p> <p>4) A los que infringieren las prohibiciones establecidas en los artículos</p>	<p>5. Reemplácese en el inciso primero del artículo 45 la frase “Se sancionará con multa de 1 a 150 unidades tributarias mensuales” por el siguiente encabezado: “Se sancionará como autores de infracción gravísimas:”</p>	<p>Las infracciones planteadas en este artículo son castigadas con pena sanción monetaria.</p> <p>El rango de la sanción monetaria en la ley vigente va de 1 a 150 UTM (\$48.595 a \$7.289.250⁴).</p> <p>Se propone eliminar el piso mínimo de la sanción y que el techo sea de 5 mil UTM (\$242.975.000).</p> <p>Si bien en estos casos no hay sanción privativa de libertad, la multa posee el mismo rango de quienes hayan elaborado o puesto a disposición del público</p>

⁴ Calculo de UTM a \$48.595 mayo 2019, según valor incluido en la propuesta del proyecto de ley.

<p>24 y 25.</p> <p>5) A los que mantuvieron en establecimientos de vinificación o de elaboración de vinos no licorosos los elementos que se indican en el artículo 19, inciso primero y que no justifiquen un empleo distinto al de la vinificación.</p> <p>6) A los que mantuvieron en los establecimientos de elaboración de pisco las materias primas a que se refiere el artículo 29 y no justifiquen un empleo distinto a la producción de pisco.</p> <p>7) A los que transgredieren las normas de rotulación contenidas en los artículos 35 y 36, inciso final, y a quienes expendieren productos con una graduación alcohólica inferior o superior a la autorizada por la ley o el reglamento.</p>		<p>productos dañinos para la salud de las personas.</p> <p>En este caso, se considera que el techo de las multas puede ser desproporcionado al igualar el rango de la sanción monetaria entre quienes ponen en riesgo real a la población y quienes transgreden las normas de rotulación, por ejemplo.</p>
<p>Artículo 46.- <u>Se impondrá un multa de 1 a 100 unidades tributarias mensuales:</u></p> <p>1) A los que infringieren las obligaciones o prohibiciones que les imponen los artículos 17, 23 y 34.</p> <p>2) A los que transgredieren las normas contenidas en los artículos 14, inciso tercero, y 16, inciso segundo.</p> <p>3) A los que utilizaren sustancias</p>	<p>6. Sustitúyase en el inciso primero del artículo 46 la frase “Se sancionará con multa de 1 a 100 unidades tributarias mensuales” por el siguiente encabezado: “Se sancionará como autores de infracción graves:”</p>	<p>Las infracciones planteadas en este artículo son castigadas con pena sanción monetaria.</p> <p>El rango de la sanción monetaria en la ley vigente va de 1 a 100 UTM (\$48.595 a \$4.859.500⁵).</p> <p>Se propone eliminar el piso mínimo de la sanción y que el techo sea de 2.500 UTM</p>

⁵ Calculo de UTM a \$48.595 mayo 2019, según valor incluido en la propuesta del proyecto de ley.

<p>distintas o en proporción menor a las autorizadas para la desnaturalización de alcoholes.</p> <p>4) A los que elaboraren productos adulterados que no sean tóxicos o dañinos para la salud y a los que, a sabiendas, vendieren dichos productos.</p> <p>5) A los que otorgaren certificados de potabilidad respecto de productos que, sin ser tóxicos ni dañinos para la salud, no cumplan con los requisitos establecidos en el inciso segundo del artículo 7°.</p>		<p>(\$121.487.500).</p> <p>Las infracciones establecidas en este artículo corresponden a faltas a las normas relativas a los etiquetados, denominaciones, uso de sustancias para la desnaturalización de alcoholes de forma distinta a la reglamentada, por ejemplo, pero que no son tóxicos ni dañinos para la salud.</p> <p>Las multas aumentan en 25 veces el techo a aplicar, lo que nuevamente hace pensar respecto a la proporcionalidad de las penas que se proponen respecto a las conductas a sancionar.</p>
<p>Artículo 47.- <u>Se castigará con multa de 1 a 75 unidades tributarias mensuales:</u></p> <p>1) A los que enajenaren o movilizaren productos con infracción a lo dispuesto en los artículos 11 ó 40. Si tales productos resultaren en definitiva tóxicos o dañinos para la salud, falsificados o adulterados, esta pena se aplicará conjuntamente con</p>	<p>7. Reemplácese en el inciso primero del artículo 45 la frase “Se sancionará con multa de 1 a 75 unidades tributarias mensuales” por el siguiente encabezado: “Se sancionará como autores de infracción leve:”</p>	<p>Las infracciones planteadas en este artículo son castigadas con pena sanción monetaria.</p> <p>El rango de la sanción monetaria en la ley vigente va de 1 a 75 UTM (\$48.595 a \$3.644.625⁶).</p> <p>Se propone eliminar el piso mínimo de la sanción y que el techo sea de 1.000 UTM</p>

⁶ Calculo de UTM a \$48.595 mayo 2019, según valor incluido en la propuesta del proyecto de ley.

<p>la indicada en los artículos 42, 45, N° 1), o 46, N° 4), según proceda.</p> <p>2) A los que vendieren productos no potables que no sean tóxicos ni dañinos para la salud.</p> <p>3) A los que, a sabiendas, vendieren productos alterados.</p> <p>4) A los que incurrieren en falsedad en la certificación de cualquiera propiedad o característica de productos que no sea su potabilidad.</p> <p>5) A los que obstaculizaren o impidieren la labor de fiscalización del Servicio.</p> <p>6) A los que se atribuyeren la calidad de laboratorios oficiales y actúen como tales sin tener la autorización del Servicio. Esta pena se aplicará conjuntamente con la indicada en el artículo 46, N° 5), o en el N° 4) del presente artículo si en la certificación se incurriere en las infracciones sancionadas por tales preceptos.</p> <p>7) A los que infringieren la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 38 y a quienes comercializaren productos importados contraviniendo lo dispuesto en el artículo 39 de la presente ley.</p> <p>8) SUPRIMIDO</p> <p>9) A los que infringieren las obligaciones</p>		<p>(\$48.595.000).</p>
--	--	------------------------

<p>o prohibiciones que les imponen los artículos 13, 19, inciso segundo, 32 y 37.</p> <p>10) A los que no proporcionaren los antecedentes que les solicite el Servicio en virtud de lo dispuesto en el artículo 4°, letras b) y c), o suministraren antecedentes falsos.</p> <p>11) A los que expendieren productos con una acidez volátil superior a la autorizada por la ley.</p> <p>12) A los que transgredieren las normas relativas a las características de los vinagres, conforme al artículo 26.</p> <p>13) A los que infringieren lo preceptuado en el inciso tercero del artículo 16.</p>		
<p>Artículo 48.- Cualquiera otra conducta descrita en esta ley que constituya una infracción a sus normas, que no se encuentre específicamente penada en los artículos precedentes, <u>se sancionará con multa de 0.5 a 50 unidades tributarias mensuales.</u></p>	<p>8. Modifícase el artículo 48 en los siguientes términos:</p> <p>a) Agréguese en el artículo 48, entre la palabra “precedentes” y la expresión “con multa”, entre comas, la frase “o a la que la ley no le confiera expresamente carácter de infracción gravísima o grave, se sancionará como infracción leve”.</p> <p>b) Elimínese la frase “con multa de 0.5 a 50 unidades tributarias mensuales”.</p>	<p>Este cambio es más que nada para hacerlo acorde con la graduación de las sanciones establecidas en el nuevo artículo 44 bis que se propone.</p>

<p>Artículo 50.- Además de las penas establecidas en los artículos anteriores, se <u>podrá disponer</u> el comiso de los productos elaborados, envasados, movilizados o comercializados con infracción a la presente ley. Si se cometiere alguno de los delitos a que se refieren los incisos primero y segundo del artículo 42, podrán ser decomisados también los elementos y materias primas destinados a la elaboración de los productos.</p> <p><u>Sin perjuicio de lo preceptuado en el inciso precedente y atendidas las circunstancias del hecho, podrá disponerse la clausura de 1 a 30 días o de 1 a 15 días si se cometiere alguna de las infracciones indicadas en los artículos 45 y 46, respectivamente.</u></p> <p>La clausura podrá ser definitiva cuando se incurriere en algunos de los delitos sancionados en el artículo 42 y cuando se reincidiere, en los términos establecidos en el inciso segundo del artículo 49, en alguna de las infracciones a que se refiere el artículo 45.</p> <p>La clausura recaerá sobre el local o</p>	<p>9. Modifícase el artículo 50 en los siguientes términos:</p> <p>a) Sustitúyase en el inciso primero, las palabras “podrá disponer” por el término “dispondrá”.</p> <p>b) Reemplácese el inciso segundo por el siguiente: ” Adicionalmente se dispondrá la clausura de 1 a 30 días, si la infracción fuere gravísima, y de 1 a 15 días si se cometiere alguna de las infracciones graves, indicadas en los artículos 45 y 46, respectivamente”.</p> <p>c) Sustitúyase en el inciso tercero, las palabras “podrá disponer” por el término “dispondrá”.</p> <p>d) Añádase en el inciso tercero, entre las “infracciones” y la preposición “a” la frase “de carácter gravísimo”.</p> <p>e) Agregase al comienzo del inciso cuarto,</p>	<p>La propuesta busca establecer el decomiso y la clausura como medidas obligatorias frente a la sanción de infracciones de esta ley.</p> <p>Más que una posición respecto a lo adecuado o no de esta medida, es importante conocer la postura del SAG al respecto puesto que se le estaría estableciendo una obligación frente a lo que hoy es una facultad (dudas respecto a si se tiene iniciativa parlamentaria para ello) y hay que tener presente que ello implica que el SAG debe tener la capacidad estratégica y logística para dar cumplimiento a los decomisos y clausuras a todo evento.</p> <p>En cuanto a la modificación del ultimo inciso, se establece que la clausura procederá respecto a todos los locales o establecimientos del infractor, pero debiera precisarse los alcances de esta medida, pues tal como esta, se entiende que la sanción aplicaría a todo local establecimiento, independiente del rubro de productos a los que se refiera, lo que no tendría sentido. Por ejemplo, si el</p>
--	---	---

<p>establecimiento en que se hubiere constatado la infracción. Si se tratare de locales o establecimientos donde, además, se expendan otras mercaderías, la resolución de clausura determinará el traslado de los productos a que se refiere esta ley a una sección o dependencia cerrada del mismo, en la que se inmovilizarán, y dispondrá las medidas que sean conducentes para impedir el ejercicio del giro durante el tiempo de vigencia de la sanción.</p>	<p>precedido de una coma, la siguiente frase: “Tratándose de infracciones graves”.</p> <p>f) Agregase en la primera oración del inciso cuarto, a continuación de la palabra “infracción”, ente comas, lo siguiente: “y si fuere gravísima procederá respecto de todos los locales o establecimientos del infractor”.</p>	<p>infractor tiene una botillería y una carnicería, no sería lógico clausurar la carnicería, pero así lo estaría permitiendo esta modificación.</p>
<p>Artículo 52.- Los inspectores del Servicio deberán denunciar cualquier infracción a las disposiciones de esta ley y, para estos efectos, tendrán el carácter de ministros de fe.</p>	<p>10. Agréguese al artículo 52 un nuevo inciso segundo del siguiente tenor:</p> <p>“Se concede acción pública para denunciar las infracciones a los artículos 42, 43, 44, 45, 46 y 47. Cualquier persona que sorprenda a otras incurriendo en las conductas descritas en los artículos antes mencionados, o detecte indicios de su realización, podrá poner los hechos en conocimiento del Servicio, quien remitirá los antecedentes al Ministerio Público o a los tribunales competentes, según corresponda. Los denunciantes podrán acompañar fotografías, filmaciones u otros medios de prueba que acrediten los autores y fecha de comisión de la</p>	<p>El artículo 57 de la ley concede acción pública y las normas en general permiten que cualquier ciudadano pueda realizar denuncias sobre infracciones a la ley ante las autoridades correspondientes. Quizás sería necesario establecer la obligación del SAG de dar curso a la denuncia y tomar acta donde deje constancia si procede o no seguir adelante con la investigación de lo denunciado ante los antecedentes que le hayan sido entregados.</p> <p>De todas formas, respecto a esta propuesta al artículo 52, se considera necesario que siempre al otorgar acción pública a cualquier persona, se acompañen también las sanciones o referencias a las sanciones que se</p>

	<p>infracción, el lugar de almacenamiento, la patente del o los vehículos en que se transportan los productos, y cualquier otra circunstancia que contribuya al esclarecimiento de los hechos y sus responsables”.</p>	<p>aplicarán en caso de ejercerse la acción publica con falsedad o dolo, con el fin de generar daño al denunciado sin que efectivamente se haya producido la infracción denunciada.</p>
<p>Artículo 54.- Las sanciones que se establecen en los artículos 45, 46 y 47 de este cuerpo legal se aplicarán también a los comerciantes, distribuidores, depositarios y acopiadores en cuyo poder se encuentre el producto final cuando, por las circunstancias y demás antecedentes del caso, se pueda presumir fundadamente que no han podido ignorar que el producto de que se trata ha sido elaborado con infracción a la presente ley.</p>	<p>11. Modificase el artículo 54 en los siguientes términos:</p> <p>a) Intercálese entre la palabra “sanciones” y el pronombre “qué” el término: “pecuniarias”.</p> <p>b) Reemplácese la frase “los artículos 45, 46 y 47” por la siguiente: “en el artículo 44 bis, inciso final, así como el comiso prescrito en el artículo 50 inciso primero”.</p>	
<p>Artículo 17.- De las sanciones aplicadas por el Director Nacional conforme a lo dispuesto en el artículo anterior, podrá reclamarse ante el Juez de Letras en lo Civil del territorio jurisdiccional donde tenga su sede la Dirección Regional del Servicio en cuya jurisdicción haya ocurrido</p>	<p>ARTÍCULO SEGUNDO: Introdúzcase las siguientes modificaciones en la ley N° 18.755:</p> <p>Sustitúyase el artículo 17 por el siguiente:</p> <p>“Artículo 17.- De las sanciones aplicadas</p>	

<p>la infracción. Si en ese territorio hubiere dos o más de dichos Juzgados, será competente el de turno. La acción de reclamación prescribirá en el término de treinta días hábiles, contados desde la notificación.</p> <p>La reclamación se notificará personalmente al Director Regional correspondiente, quien tendrá, al efecto, la representación del Servicio, el que será parte en el juicio. El plazo para contestar la reclamación será de diez días hábiles, contado desde la fecha de su notificación. Con respuesta o sin ella, el tribunal recibirá la causa a prueba o pronunciará sentencia definitiva, según lo estime procedente.</p> <p>La prueba, cuando hubiere lugar a ella, se rendirá en el plazo y en la forma establecida para los incidentes en el Código de Procedimiento Civil. Vencido el término probatorio, fallará el tribunal sin más trámite. Contra la sentencia no procederá recurso alguno.</p>	<p>por el Director Nacional conforme a lo dispuesto en el artículo anterior, podrá reclamarse ante la Corte de Apelaciones correspondiente al territorio jurisdiccional donde tenga su sede la Dirección Regional del Servicio en cuya jurisdicción haya ocurrido la infracción en el plazo de 30 días contados desde la notificación.</p> <p>La Corte de Apelaciones deberá disponer que el reclamo de ilegalidad sea notificado por la vía más expedita al Director Regional, el que dispondrá del plazo de cinco días para presentar sus descargos u observaciones. Evacuado el traslado por el Servicio, o vencido el plazo de que dispone para formular observaciones, el tribunal ordenará traer los autos en relación. La vista de esta causa gozará de preferencia. La Corte de Apelaciones escuchará los alegatos de las partes, a solicitud de estas, y dictará su veredicto de inmediato, contando con un plazo de cinco días para emitir la sentencia respectiva.</p>	
--	---	--

III. MINUTA PROYECTO DE LEY QUE REGULA A LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN, BOLETÍN N° 11.934-15

III.1 Antecedentes de la iniciativa

- a) Fecha de ingreso:** 20 de julio de 2018
- b) Iniciativa:** Mensaje
- c) Cámara de origen:** Cámara de Diputados
- d) Trámite constitucional:** Segundo trámite constitucional
- e) Trámite reglamentario:** Primer trámite reglamentario, informe de Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, en lo que corresponda.
- f) Normas de quórum especial:** inciso cuarto del artículo 12 del proyecto de ley, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 66 de la Constitución Política de la República, ya que entrega la competencia para conocer las infracciones que contiene la iniciativa al juez de policía local de la comuna donde se hayan cometido.
- g) Efectos en recursos fiscales⁷:** De acuerdo al informe financiero que acompaña la iniciativa, ésta implica un mayor gasto fiscal en régimen que alcanza los \$278.453 miles. También se señala que una vez la ley entre en régimen total (al

⁷ Fuente: Informe financiero del proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten, Boletín N° 11.934-15, Mensaje 077-366, I.F. N° 115-2018, del 19 de julio de 2018.

5º año) se constatarían menores ingresos por concepto de infracciones de tránsito que llegarían a \$453.745 miles.

Respecto al origen de los recursos que demande el mayor gasto fiscal de esta iniciativa, se indica que durante el primer año de vigencia ellos se financiarán con cargo al presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Partida Tesoro Público en lo que faltare. Desde el segundo año en adelante de la entrada en vigencia de la ley, el mayor gasto se financiará con cargo a los recursos que disponga la respectiva Ley de Presupuestos del Sector Público.

El informe financiero incluye los siguientes cuadros para establecer el detalle de los mayores gastos y menores ingresos desde el año 1 de entrada en vigencia hasta su entrada en pleno régimen⁸:

Detalle de totales de gastos en bienes, servicios y personal por año					
Concepto de gasto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 (régimen)
Emisión de sellos y certificados	\$ 9.550	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Instalación e implementación de Software	\$ 170.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Mantenimiento Software	\$ 20.000	\$ 20.000	\$ 20.000	\$ 20.000	\$ 20.000
Equipos	\$ 12.037	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Mobiliario	\$ 6.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Gasto en bienes y servicios	\$ 6.016	\$ 6.016	\$ 6.016	\$ 6.016	\$ 6.016
Gasto en personal	\$ 159.575	\$ 182.790	\$ 206.006	\$ 229.221	\$ 252.437
Totales	\$ 383.178	\$ 208.806	\$ 232.021	\$ 255.237	\$ 278.453

En miles de pesos corrientes.

Pérdida de recaudación por concepto de menor cobro de multas					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 (régimen)
Tasa de reducción de conductas infractoras	50%	60%	70%	80%	90%
Disminución de infractores	1.761	2.113	2.465	2.817	3.169
Pérdida de recaudación por multas	\$ 252.081	\$ 302.497	\$ 352.913	\$ 403.329	\$ 453.745

En miles de pesos corrientes.

⁸ Fuente: Ibídem. Pág. 4 y 5

h) Votaciones:

- *Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones Cámara de Diputados (enero 2019):*
 - 11 votos a favor, 0 en contra, 0 abstenciones.
 - En particular se aprobó con modificaciones por unanimidad.

- *Comisión de Hacienda Cámara de Diputados (marzo 2019):*
 - 10 votos a favor, 0 en contra, 1 abstenciones.
 - En particular, se aprobó en los mismo términos que la comisión técnica, en lo que le corresponde.

- *Sala de la Cámara de Diputados (abril 2019):*
 - 105 votos a favor, 24 en contra, 19 abstenciones en general, excepto inciso cuarto artículo 12 (norma de quórum).
 - 94 votos a favor, 23 en contra, 31 abstenciones, inciso cuarto artículo 12 (norma de quórum).
 - En particular, aprobado en los mismos términos que el texto despachado por las comisiones.

III.2 Idea matriz y fundamentos de la iniciativa

De acuerdo al contenido del Mensaje, este proyecto de ley tiene por idea matriz introducir una nueva legislación para la regulación de las aplicaciones digitales cuyo objetivo sea el transporte, la que establecerá las condiciones que deberán reunir dichas aplicaciones para su funcionamiento en el territorio nacional. De esta manera, ellas serán consideradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros, entendiendo que la plataforma o aplicación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte.

Como antecedentes fundamentales de esta materia, el Mensaje señala que el mercado del transporte de pasajeros ha sido objeto siempre de una regulación profunda y en permanente revisión, dadas las características que posee, entre las que se destacan el hecho de ser mayoritariamente empresas privadas que prestan servicios sobre infraestructura pública y que es una actividad que genera externalidades negativas como la congestión, contaminación, riesgos de accidentes para terceros, etc. Sin embargo se trata de un servicio útil y necesario para las personas, ya sea para quienes no cuentan con otro medio de transporte o bien para quienes prefieren el uso de transporte público por sobre el particular.

En este contexto, el desarrollo de las denominadas economías colaborativas que han surgido en el mercado de transporte de pasajeros, a través del uso de aplicaciones digitales, ha implicado un importante desafío respecto a la forma en que debe enfrentarse su incorporación a dicho mercado y cuál será el marco regulatorio que debiese aplicárseles. Esto, porque este sistema posee características que en definitiva lo hacen similar a sistemas de transporte como el de los taxis y radiotaxi, que están muy regulados tanto en lo que compete a los conductores como a los vehículos que se utilizan como tales, pero que también difiere en aspectos como el acceso a información antes de confirmar el servicio, la vinculación entre el pasajero y la plataforma, y el pasajero y el

conductor. Por lo tanto, es parte del debate que gira en torno a esta materia el cómo y qué regular, discusión que se ha estado dando no solo en Chile sino que también en distintos países a los que han llegado a operar las aplicaciones digitales de transporte

En este sentido, el Mensaje indica que al comparar lo obrado por otros países existen diversas experiencias respecto a la forma de enfrentar la operación de estas aplicaciones, las que incluso han llegado hasta su total prohibición de funcionar. En todo caso, por tratarse de una experiencia con pocos años de funcionamiento y regulaciones bastante noveles en la mayoría de los casos, la mayoría de ellas aun no arrojan resultados concluyentes acerca de los beneficios, perjuicios y costos que tiene cada una alternativa sobre el mercado de transporte de pasajeros.

En el caso de Chile, en tanto, el Ejecutivo ha considerado que la prohibición no es una alternativa viable, dados los beneficios intrínsecos que implica la incorporación de la innovación y desarrollo que traen de por sí las tecnologías, por lo que ha determinado que es un mejor camino establecer una regulación que permita a los usuarios acceder a estas plataformas de servicio de transporte, exigiendo condiciones que aseguren su seguridad y el cumplimiento de normas razonables para el ejercicio del transporte de pasajeros, independiente de la plataforma por la cual éste sea ofrecido a las personas.

III.3 Propuesta de la iniciativa

El proyecto original presentado por el Ejecutivo consta de 16 artículos divididos en cinco Títulos, más dos artículos transitorios, cuyas propuestas son:

Título I Definición y registro de las empresas de aplicación de transporte (EAT):

Se define a las EAT como “toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido. Éstas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros y asimismo sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros (Artículo 1º)

Se crea el Registro de Empresas de Transporte de Aplicaciones, a cargo de la Subsecretaría de Transportes, el que contendrá toda la información de la empresa y de los vehículos y conductores asociados (Artículo 2º)

Se le da carácter público al registro, con el debido resguardo de los datos personales que contenga, y se entrega al Ministerio de Transportes la responsabilidad de su confección, resguardo y definición del procedimiento de inscripción, facultándosele además para establecer cobros por dicha inscripción y la emisión de documentos (Artículo 3º)

Título II Requisitos para la prestación del servicio

Se establecen los siguientes requisitos para que las EAT puedan prestar sus servicios (Artículo 4º):

- Estar inscritos en el Registro de EAT
- Ser persona jurídica constituida en Chile
- Tener giro de transporte remunerado de pasajeros y haber iniciado actividades ante el SII
- Mantener de manera permanente a disposición de los usuarios medios de comunicación para consultas, reclamos o denuncias
- Contar con seguros de responsabilidad civil para los vehículos, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento
- Los demás requisitos que señale el reglamento

Se establecen como requisitos de operación a las EAT inscritas los siguientes (Artículo 5º):

- Otorgar información al usuario sobre las características de la aplicación, el recorrido propuesto de acuerdo al requerimiento efectuado, y el tiempo y costo estimado del traslado, de manera de permitirle comparar opciones y adoptar decisiones de contratación de estos servicios de manera informada
- Operar sólo con conductores y vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables
- Informar al usuario la tarifa en forma previa al inicio del viaje, la que no podrá variar una vez informada al pasajero, a menos que éste decida cambiar la ruta o trazado. En el caso que el recorrido incluya pago de peajes, estos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente

- Informar al pasajero la marca, modelo y año del vehículo, la placa patente y la identificación del conductor con su nombre y la calificación efectuada por otros usuarios
- Los demás requisitos de carácter técnico y operativo que fije el reglamento

Se define la exigencia de que los conductores que presten servicios en las EAT deben tener licencia profesional clase A-1 y no podrán poseer anotaciones por los delitos de connotación social que se señalan en su certificado de antecedentes especiales (Artículo 6º).

Se indica que los vehículos con los que opere la EAT deberán tener un distintivo de uso obligatorio y los requisitos técnicos, de antigüedad, seguridad y capacidad de dichos vehículos serán fijados en el reglamento (Artículo 7º).

Se autoriza a los taxis, en cualquiera de sus modalidades, a adscribirse a una EAT, pudiendo hacer uso de las correspondientes aplicaciones para contactar pasajeros como para usarlas como medio de cobro, distinto del taxímetro (Artículo 8º).

Se define que solo los taxis colectivos podrán prestar servicios de carácter compartido (Artículo 9º).

Título III Gestión y tratamiento de la información

Se incorpora la obligación para las EAT de registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones datos como la información sobre zonas y horarios de operación y los kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros con el fin de permitir la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta ley. El reglamento definirá la forma, plazos y condiciones para cumplir con esta obligación, la que en todo caso estará sujeta a la legislación sobre protección de datos

personales y entregarse de modo que no pueda ser vinculada en ningún caso a una persona determinada. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá también solicitar reportes de dicha información a las EAT (Artículo 10º).

Título IV Infracciones y sanciones

Se determina la definición de infracciones graves y leves (Artículo 11º), estableciendo que las EAT serán responsables por las siguientes infracciones graves:

- Operar sin encontrarse inscritas en el Registro
- Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada
- Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio, aun cuando no sea requerida regularmente
- Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional clase A-1 o no cumplan los requisitos de la presente ley
- Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada.

Se define que las demás infracciones a la presente ley tendrán el carácter de leves.

Se establecen los montos de las multas por las infracciones definidas (Artículo 12º) con los siguientes criterios:

- Infracciones graves de EAT: multa a beneficio fiscal de 10 a 100 UTM

- Reincidencia de infracción grave de EAT (periodo de un año desde la aplicación de la sanción anterior): 20 a 200 UTM
- Infracción del conductor por operar vehículos que no cumplan los requisitos, no contar con licencia A-1 o no cumplir los requisitos de la ley: multa de 3 a 10 UTM
- Infracción del conductor por alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro: multa de 3 a 10 UTM
- Infracciones leves de EAT : multa a beneficio fiscal de 3 a 20 UTM
- Infracciones leves del conductor: multa de 1 a 3 UTM

Se define como autoridad competente para conocer de estas infracciones al Juez de Policía Local de la comuna en que tenga su domicilio la EAT y se entrega a la Subsecretaría de Transportes la facultad de revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de sanciones por infracciones graves, todo ello de acuerdo a los casos calificados, plazos y condiciones que se determine en el Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

También se incorporan las siguientes definiciones de sanciones e infracciones (Artículo 13°):

- Al conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada, se le aplicará las sanciones señaladas en el inciso primero del artículo 194 de la Ley de Tránsito y se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación.
- Al pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte, o que colabore en impedir o

entorpecer su fiscalización o control, será sancionado por el Juez de Policía Local competente con multa de 5 UTM.

Título V Otras disposiciones

Se define que los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las EAT se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496 sobre protección al consumidor (Artículo 14º).

Se establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante resolución fundada, podrá establecer las condiciones de operación a las EAT, las que serán aplicables tanto a las empresas como a los vehículos adscritos a las mismas en determinadas áreas geográficas, por un plazo determinado, a efectos de establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, estableciendo para tales efectos requerimientos técnicos, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros. Asimismo se señala que el Ministerio podrá establecer condiciones preferentes para vehículos que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características o modalidades que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración con el transporte público mayor o los medios no motorizados de transporte (Artículo 15º).

Finalmente se señala que las EAT podrán solicitar a la Subsecretaría de Transportes la autorización para realizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o modalidades de transporte, la que podrá autorizar dichas solicitudes según el procedimiento que señale el reglamento (Artículo 16).

Artículos transitorios

Se define el plazo de seis meses contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley para que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte el correspondiente reglamento y se establece la entrada en vigencia de esta ley a los noventa días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento.

Además se precisa que los efectos de la presente ley y de su reglamento no modificarán las condiciones establecidas en las licitaciones, perímetros de exclusión y condiciones de operación de taxis, en cualquiera de sus modalidades, convocadas con anterioridad a la fecha de su entrada en vigencia (Artículo Primero Transitorio).

Finalmente se determina que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos (Artículo Segundo Transitorio).

III.4 Modificaciones introducidas en la Cámara de Diputados

TEXTO ORIGINAL	TEXTO APROBADO POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS	OBSERVACIONES
<p>“TÍTULO I</p> <p>DE LAS EMPRESAS DE APLICACIÓN DE TRANSPORTES Y SU REGISTRO</p> <p>Artículo 1°.- Se denominará Empresa de Aplicación de Transportes, en adelante “EAT”, a toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido. Éstas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros y asimismo sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros.</p> <p>Los servicios a que se</p>	<p>“TÍTULO I</p> <p>DE LAS EMPRESAS DE APLICACIÓN DE TRANSPORTES Y SU REGISTRO</p> <p>Artículo 1°.- Se denominará Empresa de Aplicación de Transportes, en adelante “EAT”, a toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo <u>de transporte menor de pasajeros</u>, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido. Éstas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros y asimismo sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros.</p>	<p>Indicación de los diputados Álvarez, Saavedra, Cicardini, Bianchi, Ossandón y Sabag, para intercalar la frase “de transporte menor de pasajeros”.</p>

<p>refiere el inciso anterior deberán prestarse por las EAT de conformidad a los requisitos que fije la presente ley y el reglamento que se dicte de conformidad a ella.</p>	<p>Los servicios a que se refiere el inciso anterior deberán prestarse por las EAT de conformidad a los requisitos que fije la presente ley y el reglamento que se dicte de conformidad a ella.</p>	
<p>Artículo 2°.- Créase el “Registro de Empresas de Aplicación de Transportes (EAT)”, en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes en el que se consignarán los siguientes antecedentes:</p> <p>a) Antecedentes sobre la constitución en Chile de la EAT, incluyendo, entre otros, su razón social, rol único tributario, y domicilio en Chile;</p> <p>b) La individualización de los representantes legales y ejecutivos responsables de la EAT, como asimismo su domicilio en Chile, con indicación de comuna y región;</p> <p>c) La descripción y denominación de los servicios y aplicaciones ofrecidas por la EAT, con la especificación detallada de las plataformas y tecnologías con que cuenta;</p>	<p>Artículo 2°.- <u>Créase un Registro que contendrá la nómina de las Empresas de Aplicación de Transportes y de conductores habilitados, que se subdividirá por regiones.</u> en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes en el que se consignarán los siguientes antecedentes:</p> <p>a) Antecedentes sobre la constitución en Chile de la EAT, incluyendo, entre otros, su razón social, rol único tributario, y domicilio en Chile;</p> <p>b) La individualización de los representantes legales y ejecutivos responsables de la EAT, como asimismo su domicilio en Chile, con indicación de comuna y región;</p> <p>c) La descripción y denominación de los servicios y aplicaciones ofrecidas por la EAT, con la especificación detallada de las plataformas y tecnologías con que cuenta;</p>	<p>Indicación de diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados R. Alinco, K. Bianchi, N. Baltolu, R.M. García, F. González, Hernández, J. Mulet, I. Norambuena y L. Pérez, que hace extensivo registro a los conductores habilitados por región.</p>

<p>d) La identificación de los conductores y vehículos adscritos a la EAT;</p> <p>e) La individualización de una dirección de correo electrónico habilitada para efectos de recibir notificaciones y comunicaciones, y desde la cual remitirá la información que requiera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y</p> <p>f) Los demás antecedentes necesarios para la autorización, fiscalización y control de los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados mediante vehículos adscritos a las EAT que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>	<p><u>d) Conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región; estarán habilitados solo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda;</u></p> <p>e) <u>Las EAT y los conductores deberán señalar</u> una dirección de correo electrónico habilitada para efectos de recibir notificaciones y comunicaciones, y desde la cual remitirá la información que requiera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y</p> <p>f) Los demás antecedentes necesarios para la autorización, fiscalización y control de los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados mediante vehículos adscritos a las EAT que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>	
<p>Artículo 3º.- El Registro será de consulta pública.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el responsable de la confección y custodia de las bases de datos que integren el Registro y aquéllas que se</p>	<p>Artículo 3º.- El Registro será de consulta pública.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el responsable de la confección y custodia de las bases de datos que integren el Registro y aquéllas que se</p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados F. González, G. Saavedra, K. Bianchi, J. Sabag, L. Pérez y R.M. García, para obligar a las EAT a informar al MTT los</p>

<p>conformen con motivo de su operación, debiendo resguardar los datos personales que estén incluidos en ellas conforme al marco legal vigente sobre protección de datos personales.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regulará las condiciones técnicas y el procedimiento de inscripción y actualización de la información en el referido Registro, y estará facultado para establecer cobros por la inscripción en el Registro y por la emisión de documentos.</p>	<p>conformen con motivo de su operación, debiendo resguardar los datos personales que estén incluidos en ellas conforme al marco legal vigente sobre protección de datos personales.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regulará las condiciones técnicas y el procedimiento de inscripción y actualización de la información en el referido Registro, y estará facultado para establecer cobros por la inscripción en el Registro y por la emisión de documentos.</p> <p><u>Las EAT deberán informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los conductores con los que operan y la baja de éstos de sus servicios, los que serán eliminados del registro si no prestaren servicios en una de las demás EAT inscritas. Los conductores deberán validar la información entregada por las EAT en el plazo de 10 días contado desde su notificación, de acuerdo con el procedimiento que disponga el reglamento.</u></p>	<p>conductores con los que operan; la baja de éstos de sus servicios; su eliminación del registro si no prestaren servicios en las demás EAT inscritas, y autorizar el registro solo de vehículos de propiedad de personas naturales y con un máximo de dos.</p>
--	--	--

	<u>Solo podrán registrarse vehículos de propiedad de personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el registro por cada propietario, los que podrán operar en distintas EAT.</u>	
<p>TÍTULO II</p> <p>DE LOS REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO</p> <p>Artículo 4°.- Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las EAT deberán inscribirse en el Registro y cumplir con los requisitos que se señalan a continuación, según las especificaciones que señale el reglamento:</p> <p>a) Ser personas jurídicas constituidas en Chile;</p> <p>b) Tener giro de transporte remunerado de pasajeros y haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos;</p> <p>c) Mantener de manera permanente a disposición de los usuarios medios de comunicación para consultas, reclamos o denuncias;</p> <p>d) Contar con seguros</p>	<p>TÍTULO II</p> <p>DE LOS REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO</p> <p>Artículo 4°.- Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las EAT deberán inscribirse en el Registro y cumplir con los requisitos que se señalan a continuación, según las especificaciones que señale el reglamento:</p> <p>a) Ser personas jurídicas constituidas en Chile;</p> <p>b) Tener giro de transporte remunerado de pasajeros y haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos;</p> <p>c) Mantener de manera permanente a disposición de los usuarios medios de comunicación para consultas, reclamos o denuncias;</p> <p>d) Contar con seguros</p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados R. Alinco, G. Saavedra, K. Bianchi, J. Sabag, L. Pérez y R.M. García, para agregar la exigencia de contar con seguros de responsabilidad civil para pasajeros y de vida para el conductor.</p>

<p>de responsabilidad civil para los vehículos, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento, y</p> <p>e) Las demás que señale el reglamento.</p>	<p>de responsabilidad civil para los vehículos <u>y pasajeros, y de vida para el conductor,</u> conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento, y</p> <p>e) Las demás que señale el reglamento.</p>	
<p>Artículo 5º.-Las EAT inscritas en el Registro deberán cumplir con, a lo menos, los siguientes requisitos de operación:</p> <p>a) Otorgar información al usuario sobre las características de la aplicación, el recorrido propuesto de acuerdo al requerimiento efectuado, y el tiempo y costo estimado del traslado, de manera de permitirle comparar opciones y adoptar decisiones de contratación de estos servicios de manera informada;</p> <p>b) Operar sólo con conductores y vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables;</p> <p>c) Informar al usuario la tarifa en forma previa al inicio del viaje, la que no podrá variar una vez informada al pasajero, a menos que éste decida cambiar la ruta o trazado. En el caso que el recorrido</p>	<p>Artículo 5º.- Las EAT inscritas en el Registro deberán cumplir con, a lo menos, los siguientes requisitos de operación:</p> <p>a) Otorgar información al usuario sobre las características de la aplicación, el recorrido propuesto de acuerdo al requerimiento efectuado, y el tiempo y costo estimado del traslado, de manera de permitirle comparar opciones y adoptar decisiones de contratación de estos servicios de manera informada;</p> <p><u>b) Operar solo con conductores inscritos en el registro;</u></p> <p>c) Informar al usuario la tarifa en forma previa al inicio del viaje, la que no podrá variar una vez informada al pasajero, a menos que éste decida cambiar la ruta o trazado. En el caso que el recorrido</p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados G. Saavedra, K. Bianchi, J. Sabag, L. Pérez y R.M. García, que incorpora las exigencias de operar solo con conductores inscritos en el registro y con vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables.</p> <p>Indicación del diputado J. Mulet, que precisa que en ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si no han concertado el traslado previamente y mediante la plataforma tecnológica.</p>

<p>incluya pago de peajes, estos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente;</p> <p>d) Informar al pasajero la marca, modelo y año del vehículo, la placa patente y la identificación del conductor con su nombre y la calificación efectuada por otros usuarios; y</p> <p>e) Los demás requisitos de carácter técnico y operativo que fije el reglamento.</p>	<p>incluya pago de peajes, estos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente;</p> <p>d) Informar al pasajero la marca, modelo y año del vehículo, la placa patente y la identificación del conductor con su nombre y la calificación efectuada por otros usuarios;</p> <p><u>e) Operar solo con vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables, y</u></p> <p>f) Los demás requisitos de carácter técnico y operativo que fije el reglamento.</p> <p><u>En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa mediante la plataforma tecnológica.</u></p>	
<p>Artículo 6°.- Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional clase A-1, con su control vigente. Asimismo, deberán haber acreditado ante la EAT, mediante el respectivo certificado de antecedentes para fines especiales del Registro</p>	<p>Artículo 6°.- Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente.</p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini, X. Ossandón, G. Saavedra, K. Bianchi y J Sabag, para reemplazar la referencia al tipo de licencia profesional.</p> <p>Indicación de la diputada X. Ossandón, y los diputados R. Alinco, R.M. García, G.</p>

<p>General de Condenas, que no tienen anotaciones relativas a los delitos previstos en el libro segundo, título séptimo, párrafos 5 y 6 del Código Penal; los delitos establecidos en la ley N° 20.000, 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.</p>		<p>Sanhueza, J. Hernández, M. Ilabaca, L. Pérez y J Sabag, para eliminar la exigencia a los conductores de no contar con ciertos antecedentes.</p>
<p>Artículo 7°.- Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las EAT deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio.</p>	<p>Artículo 7°.- Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las EAT deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio.</p> <p><u>Tales exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos.</u></p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, que precisa que la exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos.</p>
<p>Artículo 8°.- Los taxis, en cualquiera de sus modalidades, podrán adscribirse a una EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de la</p>	<p>Artículo 8°.- Los taxis en cualquiera de sus modalidades, <u>con excepción de la de taxi colectivo,</u> podrán adscribirse a una o más EAT y utilizarlas como</p>	<p>Indicación del diputado F. González, para permitir que los taxis puedan adscribirse a más de una EAT.</p>

<p>tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.</p> <p>Los taxis que operen con estas aplicaciones deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el marco legal y reglamentario vigente para dicha modalidad de transporte.</p>	<p>mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.</p> <p>Los taxis que operen con estas aplicaciones deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el marco legal y reglamentario vigente para dicha modalidad de transporte.</p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados G. Saavedra, K. Bianchi, J. Sabag, R. Soto, L. Pérez y R.M., que deja fuera de esta norma la modalidad de taxi colectivo.</p>
<p>Artículo 9º.- Los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, sólo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.</p>	<p><u>Artículo 9º.- Prohíbese a las EAT realizar servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado establecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, los que solo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.</u></p> <p><u>Las EAT que ofrezcan estos servicios o bien a través de las mismas presten dichos servicios, serán sancionados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta ley.</u></p>	<p>Indicación la diputada X. Ossandón y de los diputados R.Alinco, R.M. García, F. González, M. Ilabaca, G. Sanhueza, J. Hernández, L. Pérez y J. Sabag, que prohíbe en forma expresa a las EAT realizar servicios de carácter compartido (taxi colectivo).</p> <p>Indicación de los diputados R. Soto, J. Mulet, R.M. García y L. Pérez, para precisar la sanción a las EAT que ofrezcan estos servicios, o bien a través de las mismas presten dichos servicios, sean sancionadas.</p>
<p>TÍTULO III</p> <p>DE LA GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN</p>	<p>TÍTULO III</p> <p>DE LA GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN</p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados G. Saavedra, K. Bianchi, J. Sabag, L. Pérez y R.M.</p>

<p>Artículo 10.- Las EAT deberán registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, entre otras, la información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros, en la forma, plazos y condiciones que se establezcan en el reglamento. La entrega de esta información deberá cumplir con la legislación sobre protección de datos personales y su finalidad será la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta ley.</p> <p>Para los efectos indicados en el inciso precedente, las EAT deberán entregar un acceso seguro al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante las interfaces que defina el reglamento, para acceder a información sincronizada o consolidada, estadística e innominada, respecto de los recorridos, viajes, precios, evaluaciones</p>	<p>Artículo 10.- Las EAT deberán registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, entre otras, la información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros, en la forma, plazos y condiciones que se establezcan en el reglamento. La entrega de esta información deberá cumplir con la legislación sobre protección de datos personales y su finalidad será la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta ley. <u>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proporcionará acceso a esta información a Carabineros de Chile para fines de fiscalización y control de lo dispuesto en la presente ley y su normativa complementaria.</u></p> <p>Para los efectos indicados en el inciso precedente, las EAT deberán entregar un acceso seguro al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante las interfaces que defina el reglamento, para acceder a información sincronizada o consolidada, estadística e innominada, respecto de los recorridos, viajes, precios, evaluaciones</p>	<p>García, que obliga al Ministerio a proporcionar acceso a esta información a Carabineros de Chile para la fiscalización y control de lo dispuesto en la presente ley y su normas complementarias.</p>
--	---	---

<p>de viajes, entre otros datos definidos en el reglamento. Esta información deberá entregarse de manera que no pueda asociarse en ningún caso a una persona determinada.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá también solicitar reportes de dicha información a las EAT.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar anualmente al Servicio de Impuestos Internos, en la forma que este último determine mediante resolución, los antecedentes de que disponga en el Registro, correspondientes a la letra d) del artículo 2 de la presente ley.</p>	<p>de viajes, entre otros datos definidos en el reglamento. Esta información deberá entregarse de manera que no pueda asociarse en ningún caso a una persona determinada.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá también solicitar reportes de dicha información a las EAT.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar anualmente al Servicio de Impuestos Internos, en la forma que este último determine mediante resolución, los antecedentes de que disponga en el Registro, correspondientes a la letra d) del artículo 2° de la presente ley.</p>	
<p>TÍTULO IV</p> <p>SOBRE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES</p> <p>Artículo 11.- Las EAT serán responsables por las siguientes infracciones graves:</p> <p>a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro;</p>	<p>TÍTULO IV</p> <p>SOBRE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES</p> <p>Artículo 11.- Las EAT <u>y los conductores, según corresponda,</u> serán responsables por las siguientes infracciones graves:</p> <p>a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro;</p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, para agregar a los conductores y reemplazar la referencia a la licencia profesional.</p> <p>Indicación de la diputada X. Ossandón y los diputados R.M. García, R. Alinco, J. Mulet, F. González, J. Hernández e I.</p>

<p>b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada;</p> <p>c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio, aun cuando no sea requerida regularmente;</p> <p>d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional clase A-1 o no cumplan los requisitos de la presente ley, y</p> <p>e) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada.</p>	<p>b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada;</p> <p>c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio, aun cuando no sea requerida regularmente;</p> <p>d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional <u>para conducir vehículos de transporte de pasajeros</u> o no cumplan los requisitos de la presente ley;</p> <p>e) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada;</p> <p><u>f) Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el registro;</u></p> <p><u>g) Conducir por una ruta ineficiente, distinta de la sugerida en la aplicación;</u></p> <p><u>h) Suplantar al</u></p>	<p>Norambuena, para agregar nuevos tipos de infracciones.</p> <p>Indicación de los Diputados R.M. García, L. Pérez, J. Mulet y R. Soto, para agregar como infracción el prestar servicios con vehículos y/o conductores que no se encuentren inscritos en el registro.</p> <p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, para agregar las infracciones al reglamento como de carácter leve.</p>
--	--	--

	<p><u>conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación;</u></p> <p><u>i) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT, y</u></p> <p><u>j) Prestar servicios con vehículos y/o conductores que no se encuentren inscritos en el registro señalado en la letra d) del artículo 2°.</u></p>	
Se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley.	Se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley <u>o su reglamento.</u>	
Artículo 12.- Las EAT que incurran en alguna de las conductas señaladas como graves en el artículo anterior, serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las indicadas multas no podrán ser inferiores a 20 unidades tributarias mensuales ni superiores a 200 unidades	Artículo 12.- Las EAT que incurran en alguna de las conductas señaladas como graves en el artículo anterior, serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las indicadas multas no podrán ser inferiores a 20 unidades tributarias mensuales ni superiores a 200 unidades	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, para precisar las infracciones con responsabilidad del conductor.</p> <p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, para cambiar el juez de policía</p>

<p>tributarias mensuales.</p> <p>En el caso del conductor que sea responsable de alguna de las conductas señaladas en las letras d) y e) del artículo 11, se le sancionará con multa de entre 3 y 10 unidades tributarias mensuales, independiente de la responsabilidad de la EAT.</p> <p>Las EAT que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 3 ni superior a 20 unidades tributarias mensuales, y en el caso del conductor será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales.</p> <p>Será competente para conocer de estas infracciones el Juez de Policía Local de la comuna en que tenga su domicilio la EAT.</p> <p>La Subsecretaría de Transportes podrá revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.</p>	<p>tributarias mensuales.</p> <p>En el caso del conductor que sea responsable de alguna de las conductas señaladas en el artículo 11, se le sancionará con multa de entre 3 y 10 unidades tributarias mensuales, independiente de la responsabilidad de la EAT.</p> <p>Las EAT que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 3 ni superior a 20 unidades tributarias mensuales, y en el caso del conductor será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales.</p> <p>Será competente para conocer de estas infracciones el juez de policía local de la comuna <u>en que se haya cometido la infracción.</u></p> <p>La Subsecretaría de Transportes <u>deberá</u> revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.</p>	<p>local competente para conocer la infracción.</p> <p>Indicación de las diputadas D. Cicardini y X. Ossandón y de los diputados R. Alinco, R.M. García, K. Bianchi, J. Hernández, F. González, J. Mulet, J. Sabag, que establece la obligación para la Subsecretaría de Transportes de revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de sanciones por infracciones graves.</p>
--	--	--

<p>Artículo 13.- Al conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada de conformidad al artículo 2°, se le aplicará las sanciones señaladas en el inciso primero del artículo 194 del D.F.L. N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. 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.</p> <p>El pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte, o que colabore en impedir o entorpecer su fiscalización o control, será sancionado</p>	<p>Artículo 13.- Al conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada de conformidad al artículo 2°, <u>será sancionado con la suspensión de su licencia de conductor por el término de seis meses y</u> se le aplicará lo dispuesto en el inciso primero del artículo 194 del decreto con fuerza de ley N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito. 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.</p> <p>El pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte <u>será sancionado por el juez de policía local con una multa de 1 a 3 unidades</u></p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, para agregar la sanción de suspensión de licencia de conductor.</p> <p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, para incluir distintos grados de multa a los pasajeros que cometan las infracciones que se señalan.</p>

por el Juez de Policía Local competente con multa de 5 unidades tributarias mensuales.	<u>tributarias mensuales. El pasajero que colabore con entorpecer la fiscalización o control del servicio prestado irregularmente será sancionado con una multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.</u>	
TÍTULO V OTRAS DISPOSICIONES Artículo 14.- Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las EAT se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496 sobre protección al consumidor.	TÍTULO V OTRAS DISPOSICIONES Artículo 14.- Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las EAT se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496 sobre protección al consumidor.	No fue objeto de modificaciones.
Artículo 15.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las EAT, mediante resolución fundada del Ministro o Ministra de Transportes y Telecomunicaciones. Estas condiciones se exigirán a las EAT y a los vehículos adscritos a las mismas en determinadas áreas geográficas, por un plazo determinado, a efectos de establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, estableciendo	Artículo 15.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las EAT, mediante resolución fundada del Ministro o Ministra de Transportes y Telecomunicaciones. Estas condiciones se exigirán a las EAT y a los vehículos adscritos a las mismas en determinadas áreas geográficas, por un plazo determinado, a efectos de establecer medidas para <u>favorecer</u> el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la	Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y de los diputados G. Saavedra, K. Bianchi y J. Sabag, para agregar el concepto de “favorecer” a las medidas del MTT y agrega la facultad de fijar requerimientos tarifarios. Indicación de las diputadas J. Álvarez y X. Ossandón, y de los diputados R. Alinco, K. Bianchi y L. Pérez, para reemplazar el inciso tercero con modificaciones formales.

<p>para tales efectos requerimientos técnicos, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros.</p> <p>El Ministerio podrá establecer condiciones preferentes para vehículos que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características o modalidades que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración con el transporte público mayor o los medios no motorizados de transporte.</p>	<p>congestión, fijando para tales efectos requerimientos técnicos, tarifarios, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros.</p> <p><u>No obstante lo anterior,</u> el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones preferentes para vehículos <u>de transporte remunerado de pasajeros</u> que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración del transporte público o los medios no motorizados de transporte.</p>	
<p>Artículo 16.- Las EAT podrán solicitar a la Subsecretaría de Transportes la autorización para realizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o modalidades de transporte, el que podrá autorizarla de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento.</p>	<p><u>Artículo 16.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realizará anualmente evaluaciones y estudios que le permitan definir fundadamente el número de conductores y vehículos que podrán operar en el registro, de manera de atender adecuadamente las necesidades de oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros a nivel de cada región, considerando las condiciones de congestión y contaminación</u></p>	<p>Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados G. Saavedra, K. Bianchi, J. Sabag, L. Pérez y R.M. García, para eliminar la norma que permite a la EAT realizar programas pilotos y lo reemplaza por norma que impone al MTT la realización de evaluaciones y estudios anuales para los fines señalados.</p>

	<u>particulares de cada zona del país.</u>	
ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de seis meses para dictar el reglamento señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los noventa días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento. Los efectos de la presente ley y de su reglamento no modificarán las condiciones establecidas en las licitaciones, perímetros de exclusión y condiciones de operación de taxis, en cualquiera de sus modalidades, convocadas con anterioridad a la fecha de su entrada en vigencia.	ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de seis meses para dictar el reglamento señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los noventa días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento. Los efectos de la presente ley y de su reglamento no modificarán las condiciones establecidas en las licitaciones, perímetros de exclusión y condiciones de operación de taxis, en cualquiera de sus modalidades, convocadas con anterioridad a la fecha de su entrada en vigencia.	No fue objeto de modificaciones.
ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO.- El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá complementar dicho presupuesto en la	ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO.- El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá complementar dicho presupuesto en la	No fue objeto de modificaciones.

parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.”.	parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.”.	
	ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO. - <u>Los vehículos station wagon y con tracción a las 4 ruedas que a la fecha de publicación de la presente ley se encuentren autorizados para prestar servicios de transporte de turistas, de conformidad con lo dispuesto en el decreto supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que operen con una plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de tales vehículos, quedarán sujetos a las reglas establecidas en la presente ley.</u>	Indicación de las diputadas J. Álvarez, D. Cicardini y X. Ossandón, y los diputados G. Saavedra, K. Biachi, J. Sabag, L. Pérez y R.M. García, para precisar la situación transitoria de los servicios de transporte de turistas que operen por plataforma digital.
	ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO. – <u>Durante los primeros tres meses de vigencia de esta ley, los conductores de vehículos adscritos a las EAT deberán inscribirse en el Registro a que alude el artículo 2°. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Durante ese tiempo</u>	Indicación de las diputadas J. Álvarez y X. Ossandón, y los diputados R. Alinco, G. Sanhueza, F. González, J. Hernández, M. Ilabaca y S. Bobadilla, que establece un plazo de tres meses para la inscripción de conductores una vez entre en vigencia la ley, luego de lo cual se impone la suspensión durante un año de nuevas inscripciones.

	<p><u>solo será admisible la inscripción de nuevos conductores que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de doce meses, el Ministerio de transportes y Telecomunicaciones definirá fundadamente la apertura de nuevas inscripciones o la mantención de la suspensión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley.</u></p> <p><u>El Ministerio de transportes y Telecomunicaciones mantendrá información actualizada sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones si es el caso, sobre las que se procederá conforme a lo dispuesto en esta ley.”.”.</u></p>	
--	--	--

III.5 Comentarios sobre la iniciativa

El proyecto busca resolver la situación que se ha estado dando en el país desde la llegada a Chile de la operación de empresas que ofrecen servicios de transporte de personas a través de plataformas digitales, sobre las cuales no existe regulación y que han generado una serie de conflictos con los gremios que sí están regulados (taxis, taxis colectivos, taxis ejecutivos) y algunas dudas y cuestionamientos respecto a la relación con los usuarios y las condiciones laborales de los propios conductores que se adscriben a dichas plataformas.

En este sentido, el proyecto de ley resulta positivo, pues sin perjuicio de la innovación y los beneficios que implica para las personas el acceso a servicios que operan bajo el modelo de economía colaborativa, se trata en este caso de prestaciones que se enmarcan claramente dentro de lo que es el transporte remunerado de pasajeros, por lo que su operación no puede estar exenta de algún tipo de regulación que resguarde tanto la seguridad de los propios pasajeros y sus derechos como consumidores, así como las condiciones de trabajo de los conductores y el estado de los propios vehículos en que se desarrolla la actividad.

De esta forma, la propuesta que se plantea apunta a establecer un marco legal que garantice un mejor servicio, que esté regulado en consideración a sus particularidades y que se sustente en la seguridad de los usuarios.

En particular, la iniciativa original fue objeto de diversas modificaciones en el primer trámite constitucional en la Cámara de Diputados, las cuales fueron aprobadas de manera unánime en las comisiones y contaron con el respaldo del Ejecutivo. La mayoría de los cambios concordados tienen relación con precisar las exigencias a las que estarán sujetas las empresas para su operación y los requisitos que deberán cumplir tanto los conductores que presten los servicios como los vehículos que utilicen para ello.

Cabe destacar que gran parte de los gremios de taxistas, en cualquiera de sus modalidades, se han opuesto a este proyecto por considerar que más allá de que el servicio sea prestado a través de plataformas digitales, se trata de un servicio de transporte de pasajeros que ya está regulado actualmente a través de distintas normas, como la ley del tránsito o el decreto N° 80 y N° 212 del Ministerio de Transportes, por lo que tanto las empresas como los conductores adscritos debieran someterse a las normas y exigencias que allí se determinan para el desarrollo de esta actividad.

Sin perjuicio de lo anterior, lo cierto es que lo que se busca regular en este proyecto es el desarrollo de modelos de economía colaborativa, es decir, modelos basados en una estructura horizontal, y que en este caso contempla que la plataforma digital actúa como medio de vinculación entre el oferente del servicio (conductor) y el usuario (pasajero). Asimismo, se trata de un sistema en el cual se ofrece al solicitante del servicio ciertas ventajas de información como datos del conductor y del vehículo, tarifa referencial anticipada, ruta propuesta, calificación del conductor por otros usuarios, etc., cuestiones que no ofrece ninguno de los demás sistemas de transporte de pasajeros de tipo taxi. Además son sistemas que operan con base a la georreferenciación, por lo que disminuye el tráfico mismo de los vehículos (no necesitan estar “buscando” pasajeros y van directo al lugar donde éste les indica) y opera en sistema 24/7 (todos los días a toda hora), características a las que sólo se acerca la modalidad de taxi ejecutivo o radiotaxi.

Otra de las problemáticas que se han dado respecto a la irrupción de las empresas que operan en este modelo es la incertidumbre laboral que tienen los conductores, ya que en la práctica es un trabajo al que se accede voluntariamente y donde esencialmente es el conductor quien determina sus horarios de operación, sin embargo, no existe una simetría en la relación entre la empresa que ofrece la plataforma y el conductor, especialmente por que la empresa puede excluir en cualquier momento y sin expresión de causa al conductor del uso de la aplicación.

El tercer aspecto que ha sido objeto de cuestionamientos es el impacto urbano y ambiental que tienen estos servicios, tomando en cuenta que el parque automotriz de los taxis en sus distintas modalidades está regulado y restringido, mientras que los vehículos que se utilizan para estas prestaciones no están sujetos a restricciones, por lo que no se conoce su incidencia en los niveles de congestión y tránsito en las distintas ciudades y los efectos que ello tendría en el medio ambiente, ya sea por la emisión de gases y material particulado, así como por las condiciones de los propios vehículos, que no están sujetos a los requisitos técnicos que sí se aplican a los vehículos usados en el transporte público.

Tomando en cuenta lo antes dicho, el proyecto de ley resuelve algunas de las principales controversias que rondan a estas empresas.

La primera de ellas, y quizás la más relevante por sus efectos amplios y diversos, es la definición legal que se establece y los requisitos de operación que se fijan, que incluyen que la empresa esté legalmente constituida en Chile. Esto es muy relevante ya que la definición permitiría establecer que aquello que no este regulado por las normas de transporte remunerado de pasajeros hoy vigente, estará regulado por esta normativa, por lo que a futuro no debiera enfrentarse un vacío legal para la aparición de nuevos modelos en esta área de servicios y evitar que se repita la controversia que ha llegado incluso a la violencia entre conductores de taxis y conductores adscritos a aplicaciones digitales.

Por su parte, la exigencia de estar constituida en Chile, permite que a la empresa se le aplique todo lo que compete en cuanto a normas laborales, tributarias y de derecho de los consumidores, por señalar los casos más sensibles. Es decir, la empresa deberá someterse a las reglas que se le exigen a las demás empresas de transporte remunerado de pasajeros operativas en el país, disminuyendo la asimetría existente hoy en este ámbito.

Otro punto sumamente importante, pero que no ha sido debidamente evaluado por los gremios de transporte que se oponen a esta ley, es que las normas propuestas permitirían a los actuales taxistas adscribirse a las EAT, para lo cual tendrían ventajas comparativas ya que la ley vendría aumentando las exigencias tanto a los conductores como a los vehículos que utilizan, cuestión que quienes hoy son taxistas cumplen de todas formas. Este es un punto relevante y beneficioso, ya que se estaría incentivando que los taxistas puedan participar del mercado de transporte que ofrecen las EAT, pero los conductores de las EAT no pueden ejercer de taxistas, salvo que se sometan a la norma que actualmente se les aplica a ellos. Es decir, los taxistas podrían adscribirse a UBER, pero un conductor UBER no podría ser taxista.

Este es un aspecto relevante de tomar en consideración ya que uno de los principales puntos de crítica por parte de los gremios de transporte es el hecho de que la irregularidad de las EAT o la existencia de una norma especial para ellas favorecería la proliferación de conductores poco preparados o el aumento desmedido de la oferta de vehículos de transporte. Sin embargo, la posibilidad de que los taxistas adhieran a las EAT y el aumento de requisitos a los conductores y las características de los vehículos que utilicen favorecerían que el propio mercado se vaya ajustando a los niveles reales de oferta y demanda por este tipo de transporte remunerado de pasajeros.

Sin perjuicio de todo lo anterior, existen algunas normas que merecen una nueva revisión, puesto que podrían afectar el desarrollo de las EAT con efectos directos en los usuarios, como son:

- Las limitaciones para la operación solo en las regiones donde corresponda su inscripción. Por ejemplo, un conductor adscrito en la región del Maule podría llevar un pasajero a San Fernando (región de Ohiggins), pero no podría aprovechar el viaje de regreso para trasladar un pasajero que vaya en el mismo sentido de su retorno a la VII región. En estos casos, dado que se trata de viajes que funcionan a través de plataformas digitales, no sería difícil constatar que se puede estar

aprovechando un viaje de regreso a la región donde se esta inscrito, (haciendo más eficiente el uso del vehículo). Este es un punto que debiera ser considerado especialmente por la cantidad de ciudades y pueblos que están en distintas regiones pero que mantienen un transito importante de personas entre ellas.

- Facultad de fijación tarifaria. Se incluyó esta norma en las modificaciones introducida por la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados. Si bien el actual mercado del transporte remunerado de pasajeros esta sujeto a ciertas regulaciones tarifarias, bien vale reestudiar la necesidad de que la autoridad de transporte, mediante resolución fundada, pueda fijar requerimientos tarifarios alas EAT. Dado el debate habido en la Cámara, pareciera que esta es una medida que apuntaría a responder a las demandas planteadas por algunos conductores de las EAT que operan hoy en Chile que a aspectos técnicos. Más que nada, se considera importante que se le de una nueva mirada a esta disposición.
- Suspensión durante un año de la inscripción en el registro de nuevos conductores de EAT, una vez se cumpla el plazo inicial de 3 meses para hacerlo cuando entre en vigencia la ley. Esta es una medida que se entiende deriva de la intención de restringir el parque de oferentes de las EAT, que en este caso se concreta a través de restricciones a la inscripción de conductores. Sin embargo se considera que el plazo de tres meses para la inscripción puede ser muy corto, más aun cuando no se conocen los requisitos procedimentales que se establecerán para ello en el reglamento; mientras que la suspensión de inscripciones por un año parece demasiado extensa, más aun cuando se trata de un mercado que está en desarrollo y requiere tiempo para ajustarse, especialmente frente a las nuevas exigencias y a nivel de las distintas regiones, que poseen distintas realidades y necesidades.

Respecto a las normas que se definieron en la Cámara de Diputados como de competencia de la Comisión de Hacienda, el aumento de las multas puede considerarse adecuado y consistente con la gradualidad de la gravedad de los hechos y conductas que se pretende

sancionar. Asimismo, se considera adecuada la corrección respecto a la competencia del Juzgado de Policía Local de la comuna en que se comete la infracción y no de la comuna donde esta constituida la EAT, puesto que ello es consistente con la forma en que se procesan las infracciones en materia de transporte remunerado de pasajeros y tomando en cuenta que algunas de las infracciones se aplican al conductor, que puede operar en distintos lugares del país, muy lejos de donde pueda tener su domicilio la correspondiente EAT.

La otra norma corresponde al artículo segundo transitorio, por tratarse de la forma en que se financiará el mayor gasto fiscal que de acuerdo al informe financiero implicará esta nueva iniciativa desde su entrada en vigencia y hasta su plena entrada en régimen, la que esta resuelta de forma común a la práctica que se utiliza en estos casos.

Dado que el artículo 13 también considera la aplicación de multas, seria importante revisar el por qué no se incluyó esta norma en el estudio de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados y considerar que sí sea vista por la Comisión de Hacienda del Senado, al aplicarse igual criterio que al caso del artículo 12,

En definitiva, dado el problema existente actualmente, la propuesta del proyecto es esencialmente positiva y adecuada. Se trata de una materia que debe ser regulada de manera clara, con normas razonables y de aplicación lógica y real, ya que la elaboración de normas demasiado complejas o un aumento desmedido de las exigencias y requisitos no solo la haría de difícil aplicación, sino que también de más difícil fiscalización. Se debe buscar un equilibrio sano y justo de modo de favorecer el desarrollo del transporte público en sus más diversas modalidades, lo que incluye abrir las posibilidades para los modelos de economías colaborativas y el uso de la tecnología, dando las facilidades para que los diversos actores del transporte remunerado puedan ser partícipes de ellos.