

**INFORME DE LA COMISION DE
TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,**
recaído en el proyecto de ley, en primer trámite
constitucional, sobre el Sistema Nacional de
Transportes de Carga por Carretera.

BOLETÍN N° 13.125-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán, Alejandro García Huidobro, Juan Pablo Letelier, Jorge Pizarro y Jorge Soria.

- - - - -

Se consigna que la Sala del Honorable Senado, en sesión ordinaria 92ª, de fecha 8 de enero del año 2020, autorizó a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones a discutir el proyecto de ley en estudio en general y en particular a la vez.

Sin perjuicio de lo anterior, se deja constancia de que la Comisión sólo discutió en general el proyecto de ley en referencia, por considerar que contiene disposiciones y elementos que ameritan un mayor estudio y análisis y, en consecuencia, acordó proponer a la Sala que lo discuta y estudie en estos mismos términos.

- - - - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

El artículo 8 del proyecto de ley reviste el carácter de orgánico constitucional, de conformidad a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 77 del texto fundamental.

Lo anterior, en primer lugar, en tanto dicho precepto otorga una nueva competencia a las Cortes de Apelaciones, radicando en estos órganos jurisdiccionales el conocimiento de las reclamaciones relativas a la denegación, por parte de la autoridad administrativa competente, del permiso o autorización para operar y prestar servicios de transporte de carga por carretera.

Asimismo, en segundo orden, la disposición en comento atribuye, a la Corte Suprema, la potestad de dictar un auto acordado, en el plazo de treinta días contado desde la publicación de la presente iniciativa legal, en donde se regule el procedimiento que seguirá la reclamación antes descrita.

De ese modo, el artículo en examen debe ser aprobado por los cuatro séptimos de los Honorables Senadores en ejercicio, de acuerdo a lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 de la Carta Fundamental.

- - - - -

OPINIÓN DE LA EXCMA. CORTE SUPREMA

Se hace presente que la Sala, mediante oficio N° 288/SEC/19, de 18 de diciembre de 2019, solicitó el parecer de la Excelentísima Corte Suprema, respecto del texto del proyecto de ley en estudio, por ser una disposición que dice relación con la organización y atribuciones de los Tribunales de Justicia, en cumplimiento con lo preceptuado en los incisos segundo y tercero del artículo 77 de la Constitución Política de la República y el artículo 16 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

El máximo Tribunal emitió su opinión mediante Oficio N°17-2020, de 14 de enero de 2020.

- - - - -

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación del Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez; del Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González; de la Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya; de la Asesora Legislativa del Ministerio, señora Josefina Hübner; del Encargado de Relaciones Institucionales, señor Jorge Gómez y del Asesor de la División Política, Regulatoria y Estudios de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor Guillermo Vidal.

Asistieron especialmente invitados las siguientes entidades:

- **Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC):** el Presidente Nacional, señor Juan Araya; el Tesorero General, señor Patricio Mercado; el Director A.G. Puente Alto, señor Mauro Araya y el Director Nacional de Organizaciones, señor Héctor Becerra.

- **Confederación Nacional de Transporte de Carga (CNTC):** el Presidente, señor Sergio Pérez y los Dirigentes, señores José Egido, Luis López, Baldemar Higuera, Jaime Vio y Luis Ascencio.

- **Chiletransporte A.G.:** el Presidente, señor Víctor Manuel Jorquera y el Gerente de Desarrollo, señor Carlos Salazar.

Se excusó el Presidente de la Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera Chile (AGETICH), señor Juan Monasterio Salinas.

Además, concurrieron los Asesores del Honorable Senador señor Chahuán, señor Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Felipe Álvarez; del Honorable Senador señor Letelier, señor José Fuentes; del Honorable Senador señor Pizarro, señora Andrea Gómez; del Honorable Senador señor Soria, señor Cristián Beltrán; del Comité de Renovación Nacional e Independientes, señores Octavio Tapia y Cristián Carvajal; del Comité Demócrata Cristiano, señora Javiera Cabezas; de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García; de la Fundación Jaime Guzmán, señoras Consuelo Miranda y Antonia Vicencio, y señor Tomás de Tezanos; de Libertad y Desarrollo, señor Esteban Ávila, y de la Segpres, señora Javiera Garrido y señor Marcelo Estrella.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera, que habilite a las compañías del ramo a efectuar dicho tipo de prestaciones de manera segura, eficiente, oportuna, satisfactoria y en cumplimiento de las máximas que rigen el rubro.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- **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 N° 18.290, de Tránsito.

Artículos N°s 40, 89, 196 quáter y 204 N° 1.

- **Ley N° 18.490**, que establece un seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados.

- **Código del Trabajo.**

Artículo 25 bis.

- **Decreto Supremo N° 257**, de 1991, del Ministerio de Relaciones Exteriores, por medio del cual se aprueba el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

- **Decreto Supremo N° 298**, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte de cargas peligrosas por calles y caminos.

- **Decreto Supremo N° 75**, de 1987, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece condiciones para el transporte de carga que indica.

- **Resolución Exenta de la Dirección del Trabajo**
N° 1213, del año 2009.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los Honorables señores Senadores autores de la presente Moción, resaltan, como fundamento de la presentación de la misma, que en la actualidad no existe en Chile una herramienta u organismo público que pueda regular el transporte de carga por carretera, dejando a la industria en desventaja en comparación con otros países de la OCDE.

Así, indican que, según el informe "Análisis de gobernanza de infraestructura: Brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile", publicado por dicho organismo internacional el año 2012, uno de los problemas más importantes del rubro, es que la existencia de un importante déficit en el alcance de los datos disponibles relacionados con la actividad, sin que exista información básica al respecto, por ejemplo, en lo referente al tonelaje que se transporta.

Por consiguiente, agregan, el citado informe recomienda desarrollar y poner a disposición de los organismos y de todos los Ministerios competentes, indicadores más sofisticados sobre la antigüedad de los activos, su calidad y necesidades de mantenimiento, debiendo, asimismo, rectificar esta situación y continuar los planes para desplegar un observatorio de logística de cargas que sea complementado por acuerdos de financiamiento apropiados.

No obstante esta recomendación, expresan que aún no se ha logrado aprobar una ley que focalice las condiciones generales mínimas para el sector, contrario a lo que se advierte en ordenamientos comparados.

Así, explican que, en el caso español, la regulación del transporte de carga por carretera está bajo el alero del Ministerio de Fomento, el cual, en su Subsecretaría del Transporte, tiene radicada la Dirección General del Transporte Terrestre, la que tiene a su cargo la misión de establecer los requisitos de acceso y operación en las actividades de transporte de carga en ese país.

En este modelo, añaden, la planificación y gran parte de las decisiones sobre el sector, las adopta un comité integrado por

operadores, en conjunto con el Gobierno. Dicha entidad, precisan, se renueva periódicamente y tiene participación en la definición de normas y condiciones para operar, denominándose Comité Nacional de Transporte de Carga por Carretera (en adelante, CNTC.)

Como se puede apreciar, resaltan, en España el rol del Estado es activo en este ámbito, y provee información sobre el sector, a través de informes, encuestas permanentes a la carga y observatorios de precios y costos, no obstante realizarse, además, un seguimiento al valor de los insumos, que permite a los operadores gestionar de mejor forma sus contratos y negociar con referencias objetivas.

Así, subrayan que la función primordial del CNTC es el asesoramiento, consulta y participación en el debate sectorial que afecta al funcionamiento del sistema de transporte.

En esa línea, afirman que, para los transportistas españoles, de especial utilidad resultan los observatorios, ya que proveen de información para sustentar la marcha y planificación de la industria, generándose un seguimiento a la misma, controlándose que los estándares en calidad de servicio y sustentabilidad económica del sector se mantengan en buenos niveles.

En seguida, precisan que en el caso español el ejercicio del transporte de carga terrestre se adapta a la regulación de la Unión Europea, por lo cual se deben cumplir requisitos bastante estrictos, considerando que su diseño está concebido para dar servicios al transportista, facilitando la gestión de su negocio.

Por otra parte, prosiguen, en Latinoamérica vale destacar la legislación de Colombia, contenida en la Ley N° 336, sobre Estatuto Nacional de Transporte, la que establece, como regla general, en su artículo 7, que para ejecutar operaciones de transporte multimodal nacional o internacional, "el operador deberá estar previamente inscrito en el Registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos que sobre la materia establezca el Gobierno Nacional".

De esa forma, explican que la regulación específica de ese país sobre la materia se consagra en el Decreto N° 173 del año 2001, por el cual se reglamenta el "Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga".

En ese sentido, agregan, el artículo 7 de este último cuerpo normativo define al Registro Nacional de Transporte de Carga, como "el conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga que circulan en el territorio nacional".

A su vez, indican que en tal reglamento se fija, como obligación de todo propietario o tenedor de vehículo automotor de carga, el registrarlo en la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, dentro de los treinta días siguientes a la adquisición del mismo.

Por otro lado, añaden, Brasil cuenta con la ley N° 10.223, que trata sobre los transportes terrestres y acuáticos, la que en su artículo 14 dispone, como regla general, que el ejercicio de la actividad de transporte de cargas por carretera, por cuenta de terceros y mediante remuneración, depende de la inscripción del transportista en el Registro Nacional de Transportadores de Carga por Carreteras (en adelante, RNTRC).

Sin perjuicio de lo anterior, el ordenamiento brasileiro, en el artículo 1 de la ley N° 11.442, establece que es transporte de carga por carreteras aquel realizado en vías públicas, en el territorio nacional, por cuenta de terceros y mediante remuneración (art. 1). A su turno, en el artículo 2 de tal normativa legal, se determina que, para la realización del transporte antes indicado, las personas jurídicas y naturales deberán previamente inscribirse en el RNTRC de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (en adelante, ANTT), en algunas de las siguientes categorías:

- Transportador Autónomo de Cargas: que es la persona natural que tiene al transporte de carga por carretera como su actividad profesional.

- Empresa de Transporte de Carreteras: persona jurídica constituida de cualquier forma prevista en la ley, que tenga al transporte de cargas por carretera como su actividad principal.

A estas categorías, se suman también las Cooperativas de Transporte de Cargas por Carretera.

Posteriormente, y refiriéndose al estado de estas materias en nuestro ordenamiento, señalan que si bien existe una normativa diseminada que regula aspectos del transporte de carga por carretera, resulta necesario actualizar la legislación vigente, ya que se advierte un alto grado de informalidad en el sector, el que impacta directamente en las empresas legalmente constituidas, debiendo formalizarse necesariamente la actividad, con el objetivo de proporcionar así un servicio eficiente, seguro y que permita a las empresas del rubro competir con igualdad de armas, dejando fuera a aquellas que operan al margen de la ley.

En esa línea, sostienen que en nuestro país sólo existe una incipiente legislación sobre estos tópicos, la que está conformada por normas diseminadas en diferentes cuerpos legales, siendo las más importantes las siguientes:

- Artículo 25 bis del Código del Trabajo.
- Resolución Exenta de la Dirección del Trabajo N° 1213, del año 2009.
- Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, "ATIT", adoptado el 1 de enero de 1990, por Chile, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, que pasó a formar parte de nuestro ordenamiento jurídico por medio del Decreto Supremo N° 257, del año 1991, del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Ley N° 19.872, que crea el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre.
- Decreto Supremo N° 298, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte de cargas peligrosas por calles y caminos.
- Decreto Supremo N° 75, de 1987, que establece condiciones para el transporte de carga que indica.

Posteriormente, explican que respecto del citado artículo 25 bis del Código del Trabajo, de la Resolución Exenta de la Dirección del Trabajo, del Decreto Supremo N° 298 y del Decreto Supremo N° 75, éstos sólo regulan cuestiones técnicas relacionadas con la seguridad de los vehículos y conductores, así como las condiciones sanitarias de estos últimos.

Por su parte, añaden que en lo relativo a la modificación introducida por la ley N° 19.872 a la Ley de Tránsito, la misma sólo reglamenta el Registro Especial de Remolques y Semirremolques que debe llevar el Servicio de Registro Civil e Identificación, siendo necesaria para dicha inscripción que tales móviles presenten un peso bruto igual o superior a los 3.860 kilogramos.

Por último, y como producto del acuerdo internacional antes citado, actualmente se requiere poseer un permiso ocasional de carga internacional, el que debe ser tramitado en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para llevar a cabo esta actividad en rutas extranjeras.

III. OTROS ANTECEDENTES

Se deja constancia que, durante el debate en general del proyecto, la Comisión contó, oportunamente, con un informe sobre legislación comparada relativo a aspectos relacionados con el proyecto de ley, elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional.

Registro de transporte de carga por carretera Legislación comparada

Introducción

Se describe la regulación de España, Colombia y Brasil sobre los registros públicos de transporte de carga por carreteras.

I. España

La regulación española en materia de Registro de transportistas de carga por tierra, se encuentra en un Reglamento de la Unión Europea de 2009 y en una Ley de 1987.

En primer lugar, el Reglamento (CE) N° 1071/2009 establece las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Esta norma dispone en el artículo 16 la existencia de “Registros electrónicos nacionales” de transporte por carretera. En éstos, se inscribirán las empresas de este tipo de transporte que han sido autorizadas por una autoridad competente para ejercer la profesión de transportista por carretera.

En particular, el tratamiento de los datos recogidos en dicho registro se efectuará bajo el control de la autoridad pública nombrada a esos efectos. El mismo artículo 16 dispone que podrán “acceder a los datos pertinentes contenidos en el registro electrónico nacional todas las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate”.

Los registros electrónicos deben contener, como mínimo, los siguientes datos (art. 16.2):

- a) Nombre y forma jurídica de la empresa;
- b) Dirección de su establecimiento;
- c) Nombre de los gestores de transporte designados para cumplir la condición de honorabilidad y competencia profesional y, si es diferente, nombre de un representante legal;
- d) Tipo de autorización, número de vehículos que comprende y, en su caso, número de serie de la licencia comunitaria y de las copias auténticas;
- e) Número, categoría y tipo de infracciones graves contempladas en el artículo 6, apartado 1, letra b) del Reglamento¹ que

¹ Artículo 6. Precisión de las condiciones que han de respetarse en materia de honorabilidad.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, los Estados miembros determinarán las condiciones que deben cumplir las empresas y gestores de transporte a fin de cumplir el requisito de honorabilidad establecido en el artículo 3, apartado 1, letra b).

Al determinar si una empresa cumple dicho requisito, los Estados miembros tomarán en consideración la conducta de la empresa, sus gestores de transporte y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro. Toda referencia que se haga en el presente artículo a condenas, sanciones o infracciones incluirá las condenas, sanciones o infracciones de la propia empresa, sus gestores de transporte y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro.

Entre las condiciones mencionadas en el párrafo primero figurarán, como mínimo, las siguientes:

b) Que uno o varios Estados miembros no hayan condenado al gestor de transporte o a la empresa de transporte por una infracción penal grave o lo hayan sancionado por una infracción grave de la normativa comunitaria relativa,

hayan dado lugar a una condena o sanción en los dos últimos años;

f) Nombres de las personas inhabilitadas para dirigir las actividades de transporte de una empresa durante el tiempo en que no se haya restablecido la honorabilidad de dichas personas de conformidad con el artículo 6, apartado 3², así como medidas de rehabilitación aplicables.

El Reglamento europeo requiere a los Estados miembros adoptar “todas las disposiciones necesarias para garantizar que todos los datos del registro electrónico nacional estén actualizados y sean exactos”.

en particular, a:

- i) tiempo de conducción y períodos de descanso de los conductores, tiempo de trabajo e instalación y utilización de aparatos de control,
- ii) peso y dimensiones máximos de los vehículos de transporte en el tráfico internacional,
- iii) cualificación inicial y formación continua de los conductores,
- iv) idoneidad para la circulación por carretera de los vehículos de transporte, con inclusión de las inspecciones técnicas obligatorias de los vehículos de motor,
- v) acceso al mercado del transporte internacional por carretera de mercancías o, según el caso, acceso al mercado de transporte de viajeros por carretera,
- vi) seguridad del transporte de mercancías peligrosas por carretera,
- vii) instalación y utilización de limitadores de velocidad en determinadas categorías de vehículos,
- viii) permiso de conducir,
- ix) acceso a la profesión,
- x) transporte de animales.

² Artículo 6. Precisión de las condiciones que han de respetarse en materia de honorabilidad.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, los Estados miembros determinarán las condiciones que deben cumplir las empresas y gestores de transporte a fin de cumplir el requisito de honorabilidad establecido en el artículo 3, apartado 1, letra b).

Al determinar si una empresa cumple dicho requisito, los Estados miembros tomarán en consideración la conducta de la empresa, sus gestores de transporte y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro. Toda referencia que se haga en el presente artículo a condenas, sanciones o infracciones incluirá las condenas, sanciones o infracciones de la propia empresa, sus gestores de transporte y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro.

Entre las condiciones mencionadas en el párrafo primero figurarán, como mínimo, las siguientes:

(...).

3. El requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra b), no se cumplirá mientras no se haya adoptado una medida de rehabilitación o cualquier otra medida de efecto equivalente al amparo de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional.

Asimismo, el Reglamento exige (art. 16.5) que los registros electrónicos nacionales estén interconectados y sean accesibles en toda la Unión Europea a través de los puntos de contacto nacionales.

Por otra, parte, a nivel de la legislación nacional, la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, establece en el artículo 53 (texto modificado en 2013) que debe existir un Registro de Empresas y Actividades de Transporte de carácter obligatorio. Este Registro tiene por objeto:

- La inscripción de las empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en la ley o en las normas dictadas para su desarrollo.
- La inscripción de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.
- La anotación de todas las incidencias y datos relativos a las empresas, personas, títulos y contratos que reglamentariamente se determinen.
- Las sanciones impuestas por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley, así como aquellas otras anotaciones

relativas a expedientes sancionadores que se consideren relevantes reglamentariamente.

En cuanto al contenido del Registro, el artículo 53.4 presume que es exacto y válido. Asimismo, se establece que una vez realizada una inscripción o anotación en el Registro, no podrá realizarse otra de igual o anterior fecha que resulte opuesta o incompatible con aquella.

El mismo artículo 53, pero el N°6, establece que el Registro es público, en los términos siguientes:

a) Publicidad plena: todo ciudadano podrá conocer los títulos habilitantes en vigor que posea cualquier otra persona física o jurídica en el momento de hacer su consulta, así como la tarifa y aquella otra parte del contenido de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que reglamentariamente se determine.

b) Publicidad restringida: las anotaciones relativas a un procedimiento sancionador únicamente podrán ser conocidas por la persona o personas a que estén referidas.

c) Publicidad ordinaria: el acceso a datos obrantes en el Registro no incluidos en los apartados anteriores y que no pertenezcan a la intimidad de las personas podrá ser ejercido, además de por el propio sujeto al que estén referidos, por terceros que acrediten un interés legítimo.

En cuanto a la Protección de datos personales, el artículo 51 dispone que no será necesario el consentimiento del afectado para que el Registro de Empresas y Actividades de Transporte pueda recabar de cualquier otro registro público la información que resulte estrictamente necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento, visado o modificación de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley o en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

La ley, en materia infraccional asociada directamente al Registro, establece dos normas en los artículos 140 y 142. En la primera disposición, en su número 16, se estipula que cometen una infracción muy grave quienes no comuniquen al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación o de los locales de que deban disponer a efectos del

cumplimiento del requisito de establecimiento. Luego, el artículo 142.18 de manera residual califica como infracción leve, la falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, “cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.16”.

La Ley también (artículo 143) dispone que cuando sea detectada la comisión de la infracción prevista en el número 16 del artículo 140 (infracción grave), la Administración informará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión.

Ahora bien, si la sanción final por infracción es “la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte”, el órgano que la adopte lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas.

La Ley (art. 146) también indica que la verificación de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora en los procedimientos sancionadores por la comisión de las infracciones deberá incluir expresamente la consulta al Registro de Empresas y Actividades de Transporte que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

Por último, los órganos de las distintas Administraciones públicas competentes para sancionar las infracciones previstas (en general) a la Ley 16/1987, comunicarán al Registro de Empresas y Actividades de Transporte las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la resolución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.

II. Colombia

De manera general, la Ley 336 de 1996 sobre Estatuto Nacional de Transporte, establece como regla general, en el artículo 7, que para ejecutar operaciones de Transporte Multimodal nacional o internacional, el operador de Transporte Multimodal deberá estar

previamente inscrito en el Registro que para el efecto establezca en el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos que sobre la materia establezca el Gobierno Nacional.

Luego, la regulación específica del Registro de Transporte de Carga por Tierra, se encuentra en el Decreto N° 173 de 2001 “por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga”.

El artículo 7 del Decreto N° 173, define al Registro Nacional de Transporte de Carga, como el conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga que circulan en el territorio nacional.

Se dispone en el artículo 24 del Decreto que todo propietario o tenedor de vehículo automotor de carga deberá registrarlo ante la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte donde tenga su domicilio principal, dentro de los 30 días siguientes a la adquisición del mismo. Complementariamente, el artículo 26 señala que el registro deberá efectuarse en un formato diseñado por el Ministerio de Transporte y anexar la fotocopia de la licencia de tránsito.

Conforme al Ministerio de Transporte de Colombia, el Registro contiene, para el caso de las empresas de transporte público, toda la información sobre permisos o demás autorizaciones que el Estado otorga de acuerdo con la normatividad vigente. Además, en el caso de las empresas de transporte privado, el Registro contiene información sobre su constitución legal y su operación para movilizar personas o mercancías (Ministerio de Transporte, s/f).

De acuerdo al Decreto se entiende por transporte público, la industria “encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica” (art. 4 del Decreto N° 173). A su vez, es transporte privado “aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas” (art. 5, Decreto N° 173).

Ante el Registro, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte expedirán al propietario del vehículo, “la tarjeta de

registro de transporte de carga de carácter indefinido a cada vehículo inscrito, la cual lo identificará” (art. 25 del Decreto N° 173). Este documento deberá ser portado por el conductor del vehículo permanentemente. Asociado a lo anterior, el Decreto establece que todo propietario de vehículo de carga deberá solicitar una nueva tarjeta de registro de transporte de carga en los siguientes eventos (mismo art. 25):

- Pérdida, deterioro o hurto de la tarjeta.
- Cambio de la propiedad del vehículo.
- Cambio de características del vehículo

En relación al evento de hurto o destrucción del vehículo de carga, el propietario deberá informar de estos hechos a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, para efectos de registro, anexando la respectiva denuncia (art. 25, párrafo).

III. Brasil

En materia de Registro de transporte de carga, cabe precisar en primer lugar que existe la Ley 10.233, que trata sobre la reestructuración de los transportes acuáticos y terrestres, crea el Consejo Nacional de Integración de Políticas de Transporte, la Agencia Nacional de

Transportes Terrestres, la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos y el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes. El artículo 14 A de esta ley, dispone como mandato general que el ejercicio de la actividad de transporte por carretera de cargas, por cuenta de terceros y mediante remuneración, depende de la inscripción del transportista en el Registro Nacional de Transportadores de Carga por Carreteras (registro o RNTRC).

Luego, también en el ámbito legal, la Ley 11.442 dispone que es transporte de carga por carreteras aquel realizado en vías públicas, en el territorio nacional, por cuenta de terceros y mediante remuneración (art. 1).

Para la realización del transporte antes indicado, las personas jurídicas y naturales deberán previamente inscribirse en el RNTRC de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, en algunas de las siguientes categorías (art. 2, Ley 11.442):

- Transportador Autónomo de Cargas - TAC, persona natural que tenga al transporte de carga por carretera como su actividad profesional;
-
- Empresa de Transporte de Carreteras - ETC, persona jurídica constituida de cualquier forma prevista en ley que tenga en el transporte de cargas por carretera su actividad principal.

A ellos, administrativamente, se suman las Cooperativas de Transporte de Cargas por Carretera - CTC:

En particular, el desarrollo de las materias asociadas al RNTRC, se regula en la Resolución N° 4.799 de 2005 sobre procedimientos para inscripción y mantenimiento en el Registro.

La Resolución, indica que el RNTRC está constituido por: transportistas de carga por carretera y remunerados y además por los transportistas de carreteras de carga por cuenta propia.

Luego, el artículo 4 de la Resolución establece la obligatoriedad de la inscripción y el mantenimiento del registro de ambos tipos de transportistas.

Por su parte, el artículo 6, dispone que para la inscripción y mantenimiento del registro en el RNTRC se deben cumplir los siguientes requisitos, de acuerdo con las categorías:

a) Transportistas TAC:

- Poseer Registro de Personas naturales;
- Poseer un documento oficial de identidad;
- Haber sido aprobado en el curso específico o tener al menos tres años de experiencia en la actividad;
- Estar al día con su contribución sindical, y

- Ser propietario, copropietario o arrendatario de hasta tres vehículos automotores de carga categoría "alquiler" en la forma regulada por la autoridad de Transporte (CONTRAN).

- ETC: b) Empresas de transporte de carga por carreteras

Jurídicas; • Poseer Registro Nacional de Personas

- Estar constituida como persona jurídica por cualquier forma prevista en la Ley, teniendo el transporte de carga por carretera como actividad económica;

legales idóneos³;

- Tener socios, directores y responsables

- Tener Responsable Técnico idóneo con, por lo menos, tres años en la actividad, o aprobación en curso específico;

- Estar al día con su contribución sindical, y
- Ser propietario o arrendatario de, como mínimo, un vehículo automotor de carga categoría "alquiler", en la forma regulada por el CONTRAN.

c) Cooperativas - CTC:

Jurídicas;

- Poseer Registro Nacional de Personas

³ La idoneidad de los socios, de los directores o de los responsables legales de la ETC y de la CTC, en lo que corresponda, así como la idoneidad del Responsable Técnico de ambas, será demostrada mediante declaración en formulario electrónico (art. 17).

- Estar constituida en la forma de la Ley específica teniendo la actividad de transporte de carga por carretera como actividad económica;

- Tener responsables legales idóneos;

- Tener Responsable Técnico idóneo, con al menos tres años en la actividad, o aprobación en curso específico;

- Tener registro en la Organización de las Cooperativas Brasileñas;

- Ser propietario, copropietario o arrendatario de al menos una categoría de vehículos de motor de carga como regulada por la CONTRAN.

En cuanto al procedimiento de inscripción y de mantenimiento en el registro, el artículo 10 de la Resolución dispone que la solicitud de inscripción, actualización y reinscripción en el RNTRC será efectuada, por medio de un formulario electrónico, por el transportista o por su representante, en el establecimiento a ser indicado por la ANTT. Ésta, deberá determinar los detalles del procedimiento para inscripción y mantenimiento del registro.

El mismo artículo 10 (N° 3) establece que el transportista o su representante formalmente constituido e identificado declarará, bajo las penas legales pertinentes, la veracidad de las informaciones de todos los términos y condiciones establecidas. Corresponde al transportista informar al Registro, la actualización de la información que ya entregó (art. 12).

Una vez efectuada la inscripción, se emitirá un Certificado que tendrá validez de cinco años (art. 11).

Además de la inscripción de las personas naturales y jurídicas, la Resolución dispone (art. 13) que se deberán inscribir los vehículos automotores de carga y los otros implementos de carreteras como parte de la flota del transportista inscrito. En este caso, se comprobará la propiedad de vehículo y del implemento con el Certificado de Registro de Vehículo en el Registro Nacional de Vehículos Automotores (art. 14). En casos de vehículos cuya propiedad no sea del transportista, se acreditará la

regularidad de la posesión, mediante la anotación del contrato de préstamo, alquiler o arrendamiento, respectivo (art. 14).

La Resolución exige la identificación visual de todos los vehículos automotores de carga y de sus implementos en el RNTRC (art. 18). Asimismo, estos móviles deberán "portar" una identificación electrónica única mediante un "Dispositivo de Identificación Electrónica" (art. 19).

En materia de infracciones, el artículo 35, dispone que las vulneraciones a la resolución serán sancionadas con advertencia, multa, suspensión y cancelación y además procederá la acumulación de penas por el cometido de dos o más infracciones.

En particular, el artículo 36 determina que constituyen infracciones, las siguientes conductas asociadas directamente al Registro:

- Contratar el transporte por carretera remunerado de cargas, a un transportista sin inscripción en el Registro o con inscripción vencida, suspendida o cancelada. En este caso, procede una multa de mil quinientos reales;

- Dejar de actualizar las informaciones catastrales. En este caso, la multa es de quinientos cincuenta reales y suspensión del registro hasta la regularización;

- Presentar información falsa para inscripción en el Registro. Procede una multa de tres mil reales, cancelación del Registro e impedimento de obtener un nuevo registro por el plazo de dos años;

- Mantener el vehículo automotor de carga registrado en el Registro sin el “Dispositivo de Identificación Electrónica” en el vehículo automotor de carga o en desacuerdo con lo regulado. En este caso la multa es de quinientos cincuenta reales;

- Efectuar transporte por carretera de carga por cuenta de terceros y mediante remuneración, en vehículo automotor de carga o implemento no registrado en la flota del transportista de carga remunerada por carretera inscrito en el Registro. En este caso, la multa es de setecientos cincuenta reales.

- Efectuar transporte por carretera de carga por cuenta de terceros y mediante remuneración, en vehículo automotor de carga o implemento con el registro en el RNTRC suspendido o vencido. Procede una multa de mil reales;

- Efectuar transporte por carretera de carga por cuenta de terceros y mediante remuneración, en vehículo automotor de carga o implemento, sin estar inscrito en el Registro. La multa es de mil quinientos reales;

- Efectuar transporte por carretera de carga por cuenta de terceros y mediante remuneración, en vehículo automotor de carga o implemento con el registro cancelado en el Registro. En este caso, la multa es de dos mil reales.

Por último, el Registro del Transportista será cancelado en los siguientes casos (art. 37 de la Resolución):

- A petición del propio transportista;

- De forma obligatoria, en caso de fallecimiento del TAC o cierre de la persona jurídica, referente a la ETC o CTC, y

- En virtud de una resolución definitiva en el procedimiento administrativo.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto se estructura a la base de 17 artículos permanentes, dispuestos en siete Capítulos, del modo que a continuación se explica.

Capítulo I. Objeto y principios (considera sólo al artículo 1)

El artículo 1, fija el objeto del proyecto, cual es, de acuerdo al **inciso primero** de este precepto, establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por carretera, que permita autorizar o habilitar a las empresas del rubro a operar en este ámbito, garantizando que sus prestaciones sean seguras, eficientes y oportunas. Lo anterior, satisfaciendo, además, a la demanda que asista a la actividad, y en cumplimiento de los principios rectores de la misma.

Luego, se dispone que el sistema en cuestión considerará un registro, en el cual se consignará toda la información relacionada con las compañías previamente indicadas, señalando su identificación, propiedad y las especificaciones técnicas de los vehículos que empleen en el transporte terrestre (**inciso segundo**).

Capítulo II (considera los artículos 2 al 5)

El artículo 2, establece el ámbito de aplicación de la iniciativa, indicando que las disposiciones de esta última se aplicarán dentro del territorio nacional, de manera íntegra, al transporte de carga por carreteras. En esa línea, se define a esta actividad comercial como aquella por medio de la cual se presta un servicio de transporte de carga, propia o de terceros, a través de camiones o tracto-camiones y sus respectivos remolques o semirremolques, entre otros medios, cuyas clasificaciones y peso bruto vehicular será determinado por la normativa correspondiente.

El artículo 3, por su parte, enumera los principios rectores que deberán observar los transportistas del rubro en sus labores, los que se pasan a expresar.

- Buena fe: consistente en el deber de actuar de manera honesta y correcta, procurando el entendimiento en sus relaciones comerciales y desarrollo de la industria.

- Eficiencia: referente a realizar su actividad de manera eficaz, dando uso responsable a los activos logísticos de la respectiva cadena de abastecimiento.

- Resguardos de seguridad: relativo a adoptar las precauciones necesarias para mantener la seguridad y protección de la cadena logística, ante delitos de los cuales sea víctima, sin perjuicio de emplear medidas para desarrollar y difundir los mecanismos de prevención de tales ilícitos.

- Sustentabilidad: consistente en que las labores en este contexto se realicen con especial preocupación en reducir los impactos negativos que estas actividades puedan tener sobre las comunidades y el medio ambiente, velando por su cuidado.

- Formalización: referente a fomentar las relaciones comerciales y operativas explícitas, que cuenten con mecanismos de control adecuados y de supervisión de su cumplimiento, con la finalidad de promover la observancia de la normativa por parte de todos los operadores.

- Respeto por la libre competencia: relativo a dar cumplimiento a la regulación existente en estas materias.

Posteriormente, el **artículo 4** entrega diversas definiciones de conceptos abordados por el proyecto de ley, los que se pasan a indicar:

- Cadena logística: conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de mercancías o especies de un lugar a otro, utilizando operadores, conductores u otros modos, de conformidad a las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

- Credencial autorizante: documento que ampara el transporte de mercancías ante las autoridades fiscalizadoras, otorgado por un código de barras para identificar al usuario, conteniendo, además, un sello

de agua. Dicho documento deber ser portado por el conductor del vehículo durante todo el trayecto.

- Sistema Nacional del Transporte de Carga: conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga, permisos de funcionamiento y cancelación de los mismos.

- Usuario del servicio de transporte de carga terrestre: persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga, directamente con la empresa de transporte legalmente constituida.

Capítulo III. Credencial autorizante del Registro General Obligatorio (considera los artículos 6 y 7)

El artículo 6, dispone que en el sistema en comento deba inscribirse a toda persona, natural o jurídica, que realice un servicio de transporte de carga por carretera, siendo ello un requisito obligatorio para ejercer tal actividad. Lo anterior, sin perjuicio de que se proporcionen todos los antecedentes que se precisen para propender a la libre competencia.

El artículo 7, por su parte, establece que las compañías legalmente constituidas e inscritas en el Registro General Obligatorio, que sean prestadoras de servicios de transporte de carga por carretera, deban solicitar y obtener, de los organismos correspondientes y en conformidad al reglamento pertinente, el permiso o autorización para operar.

Capítulo IV. Procedimiento (considera los artículos 8 al 11)

En este acápite, el **artículo 8** permite, ante la denegación, por parte de la autoridad administrativa competente, del permiso o autorización para operar y prestar servicios de transporte de carga, que la persona afectada pueda reclamar de dicha actuación ante la Corte de Apelaciones de su domicilio, de acuerdo a las normas procedimentales que, para tal efecto, dicte la Corte Suprema mediante un auto acordado, dentro del plazo de treinta días contado desde la publicación de la presente iniciativa legal.

Posteriormente, el **artículo 9**, establece que la autorización que se le otorgue al transportista será indefinida, por lo que se mantendrá vigente mientras subsistan las condiciones exigidas para ello. Lo anterior, sin perjuicio de que tal autorización pueda ser cancelada en conformidad a lo dispuesto en el artículo 16 (que se analiza más adelante), o cuando haya expirado la vigencia de la revisión técnica del vehículo pertinente, en virtud de lo consagrado en el artículo 89 de la Ley de Tránsito⁴ **(inciso primero)**.

En seguida, se contempla que las empresas del sector deban tener, permanentemente, a disposición de la autoridad, las estadísticas, libros y demás documentación que permitan verificar la información suministrada **(inciso segundo)**.

Finalmente, se señala que, en caso de fusión o absorción de la empresa, o de la incorporación de nuevos integrantes o maquinarias a la compañía, esta última debe comunicar este hecho a la Subsecretaría de Transportes, adjuntando la documentación pertinente al sistema, a fin de que tal organismo incorpore un anexo al permiso o autorización ya otorgado **(inciso tercero)**.

El artículo 10, a su turno, ordena el retiro de circulación de los camiones, tracto-camiones y sus respectivos remolques o semirremolques, en caso de que, en una fiscalización en ruta, realizada por Carabineros de Chile o Inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se detecte que los conductores de tales móviles no cuenten con el certificado de autorización correspondiente.

Por consiguiente, dichos vehículos, ante tal evento, quedan a disposición de los órganos jurisdiccionales competentes,

⁴ **Artículo 89.-** Las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La revisión técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna.

Sólo en el caso de los triciclos motorizados de carga, la revisión técnica consistirá en una inspección ocular de los elementos de seguridad del vehículo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determine en el reglamento respectivo, los que se verificarán, de igual modo, en las correspondientes plantas.

Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.

sin perjuicio de considerar a la infracción antes descrita como una contravención gravísima (castigada con pena de multa de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales).

A continuación, el **artículo 11**, remite a las penas contempladas en el artículo 196 quáter de la Ley de Tránsito⁵, a efectos de sancionar la conducta consistente en falsificar la credencial autorizante.

Capítulo V. Equipos (considera los artículos 12 al 14)

En este acápite del proyecto de ley, el **artículo 12** determina que las empresas habilitadas para la prestación del transporte de carga sólo podrán hacerlo con equipos y conductores registrados para tales propósitos en el sistema.

El artículo 13, por su parte, faculta a las compañías del rubro, cuando éstas no sean propietarias de vehículos, a celebrar los respectivos contratos de arriendo para tales efectos con terceros, los que deben ser suscritos por escritura pública, remitiéndose tal documentación al sistema, a fin de que se incorpore como anexo al permiso o autorización ya otorgado.

El artículo 14, establece que, al momento de los contratos de arriendo, tal evento debe ser puesto en conocimiento de la entidad que corresponda, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su

⁵ **Artículo 196 quáter.-** Será sancionado con la **pena de presidio menor en cualquiera de sus grados y multa de once a quince unidades tributarias mensuales**, el que falsificare cualquier instrumento o dispositivo de pago de tarifa, de acreditación de dicho pago y/o de rebaja tarifaria u otros beneficios, que permita acceder a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Para estos efectos, se entenderá especialmente que comete falsificación el que:

1°. Modifique o altere cualquier dato de fabricación del medio de pago.

2°. Altere las fechas verdaderas.

3°. Haga en un documento verdadero cualquiera alteración o intercalación que varíe su sentido.

4°. Dé copia en forma fehaciente de un documento supuesto, o manifestando en ella cosa contraria o diferente de la que contenga el verdadero original.

5°. Copie, parcial o totalmente, la información de los datos contenidos en el medio de acceso, sin estar debidamente facultado para ello.

Al autor del delito previsto en este artículo se le impondrá el grado máximo de la pena corporal señalada, según el caso, cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

a) Cuando se falsifiquen instrumentos o dispositivos para uso masivo.

b) Cuando se trate de un empleado público, que comete falsificación abusando de su oficio.

verificación, con el objeto de cancelar la credencial autorizante de funcionamiento del respectivo vehículo.

Capítulo VI. Seguros Obligatorios (considera sólo al artículo 15).

El artículo 15, a su turno, dispone que las empresas en este ámbito deben contar con los seguros para poder circular, en conformidad con lo dispuesto en la ley N° 18.490, que establece un seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados.

Capítulo VII. Infracciones y sanciones (considera a los artículos 16 y 17)

El artículo 16, sanciona con multa de cincuenta UTM, a quienes realicen el transporte de carga por carretera sin contar con la credencial autorizante, ni cumplir con los demás requisitos contemplados en la ley y en el reglamento respectivo (**inciso primero**).

Posteriormente, se dispone que la tipificación del resto de las demás infracciones en este ámbito, así como su graduación, se contemplen en el reglamento asociado a esta iniciativa legal (**inciso segundo**).

Por último, el **artículo 17** establece la responsabilidad solidaria, entre el transportista y el conductor, por la falta de la documentación obligatoria exigida por este proyecto de ley.

DISCUSIÓN EN GENERAL

En discusión la idea de legislar sobre la iniciativa en referencia, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, inició el debate señalando que, de acuerdo a conversaciones preliminares sostenidas con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ejecutivo ha manifestado su respaldo al presente proyecto, sin perjuicio de que este último se encuentra estudiando una indicación sustitutiva para introducirle perfeccionamientos al texto de la actual Moción, cuya redacción estuvo sujeta a las limitaciones dadas por la iniciativa exclusiva presidencial, por lo que el tenor del proyecto tuvo por finalidad permitir sortear el control de admisibilidad de la iniciativa.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que, tanto para la elaboración de la indicación en referencia, como para la confección del propio proyecto en examen, se han mantenidos conversaciones con los gremios del rubro, con la finalidad de recabar su parecer al respecto.

Por último, destacó que Chile es el único Estado de la OCDE que no cuenta con la regulación de un Registro del Transporte de Carga, cuestión de la cual se hace cargo el proyecto. Ello, a su juicio, permitirá profesionalizar la actividad en nuestro país.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, solicitó oficiar al Servicio de Registro Civil e Identificación y a la Subsecretaría de Transportes, a fin de que tales entidades informen acerca de la evaluación que tienen respecto del funcionamiento del Registro de Remolques y Semirremolques al día de hoy.

Lo anterior, resaltó, a fin de contar con tal antecedente para el desarrollo del presente debate, teniendo en consideración que es la figura institucional más cercana a lo que se pretende desarrollar por parte de la Moción.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, aprobó tal petición.

Se consigna que la solicitud en cuestión se materializó a través del envío de los Oficios N^{os} 1/TT/2020 y 2/TT/2020, de fecha 8 de enero del año 2020.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, por su parte, expresó que la elaboración de la indicación sustitutiva previamente indicada se ha ido desarrollando en una mesa con los diversos gremios del sector. Así, agregó, se pretende plasmar en un texto las diferentes medidas que se pretenden desplegar en este ámbito.

El Honorable Senador señor Pizarro, aseveró que se requiere que el Ejecutivo, una vez presentada la indicación en cuestión, explique las diferencias entre aquélla y el texto de la Moción.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que se debe escuchar directamente el parecer de los gremios acerca de las propuestas antes mencionadas.

El Honorable Senador señor Letelier, resaltó que, en su opinión, el foco del debate debe ser la regulación pública de la institucionalidad que se desplegará en el rubro.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, por su parte, sugirió solicitar a la Sala de la Corporación la autorización para que el proyecto sea discutido en general y en particular a la vez en la Comisión, a fin de que se despache hacia esta última instancia un texto más perfeccionado.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, aprobó tal petición.

Se consigna que la Sala del Honorable Senado, en sesión ordinaria 92ª, de fecha 8 de enero del año 2020, autorizó a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones a discutir el proyecto de ley en estudio en general y en particular a la vez.

Posteriormente, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, señaló que la idea del proyecto es cumplir con una expectativa que tenían tanto los gremios del sistema de transporte de carga, como el Gobierno. A este último, agregó, se le ha solicitado la posibilidad de avanzar en la creación de un Registro, el que es una de las demandas de la OCDE sobre el particular, siendo Chile el único país de este organismo que no está cumpliendo con dicho estándar.

En seguida, hizo uso de la palabra el **Presidente de la Confederación Nacional de Transporte de Carga (CNTC), señor Sergio Pérez**, quien inició su exposición señalando que el estudio de este proyecto de ley es muy necesario para el desarrollo de la actividad que ejercen, la que siempre se ha desarrollado y caracterizado por la falta de normativas legales.

Añadió que los avances que se han realizado en esta industria obedecen a esfuerzos de la empresa privada fundamentalmente, con un apoyo mínimo del Estado.

Destacó que necesitan realizar una actividad moderna acorde con el desarrollo del país, en donde la formalización y

empresarización, respetando el medio ambiente, sea con un nivel similar al de los países del OCDE, con los cuales Chile se compara constantemente.

Todos los países de este organismo, prosiguió, tienen una normativa legal para desarrollar esta noble actividad, que tiene mucho que ver con la idea de comercio justo. Destacó que la fiscalización es necesaria pero no sólo en cuanto a ejercerla sobre los actores formales, que es lo más simple. Hay un tema grave en esta industria, añadió, que dice relación con los transportistas de maletín, los denominados “corta colas”, quienes participan de las licitaciones para luego tercerizar la prestación, con la precarización y abuso que ello muchas veces aparece.

Hizo presente que también es necesario considerar eliminar o bajar la accidentabilidad de esta actividad. Hay instrumentos nuevos como el control de fatiga, esperar lo inesperado, crear y formar conductores con concepto de eficiencia energética, etc.

En seguida, expresó que falta todavía mucho por desarrollar y por normar. Indicó que esta actividad ya no acepta esta atomización y esta informalidad. Señaló que desean que se les fiscalice con la finalidad de ir mejorando el rendimiento del rubro.

Posteriormente, indicó que ha habido cierta normativa, como la chatarrización, que, más que una ayuda a la industria, se transformó en una carga, donde algunos emprendedores, con la finalidad de modernizarse, perdieron los pocos activos con que contaban.

Luego, subrayó que, en la petición de regular el particular, las organizaciones gremiales existentes en el país como AGETICH, Chiletransporte y la Confederación Nacional de Transporte de Chile (CNTC) están en la misma línea, es decir, quieren que se fomente la empresarización, la formalización y la normalización.

En seguida, el señor **Víctor Manuel Jorquera, Presidente de Chiletransporte A.G.**, informó que han estado trabajado en conjunto en la forma de avanzar hacia la formalidad de esta industria.

Agregó que desea transmitir la forma en que pretenden eliminar esta competencia desleal y el dumping social que trae consigo la informalidad. El dumping social se refiere a las bajas rentas o rentas escondidas o pagos informales que se le hacen a algunos transportistas que están en la precariedad.

En seguida, señaló, como ejemplo de ello, la existencia, por una parte, de camiones que cumplen con todos los estándares de aerodinámica, tales como eficiencia energética y la última tecnología, o sea, sensor de acercamiento, cabina con suspensión de aire, climatización para el conductor, una butaca cómoda para que pueda descansar, entre otros. Y por otra, hay camiones en circulación sin patente, sin contar con el dispositivo TAG y con modelos antiguos conducidos por choferes con bajas remuneraciones, que no tienen siquiera licencia de conducir.

De esta manera graficó el problema existente y destacó la falta de conductores.

Así, destacó que, por un lado, existen conductores que, al no tener licencia de conducir, quedan desprotegidos de toda la normativa laboral, por lo que nuevamente se genera un espacio para el abuso y la arbitrariedad. Por ello, cree que se debe hacer un esfuerzo en conjunto, en el ámbito público y privado, para lograr que estos conductores que viven en la informalidad, que conocen y son parte de esta industria, regularicen sus operaciones.

Luego, indicó que hay otros casos de camiones que cumplen con toda la normativa legal, que están bien rotulados, que van con la patente visible, etcétera. Mientras que hay algunos, como los denominados “Volvos trompudos” que son fabricados únicamente para el mercado norteamericano. Esto significa que la única razón por la cual este tipo de vehículos circulan sin patente en Chile es porque fueron ingresados de una manera irregular.

Después de estos ejemplos, manifestó que si se avanza en la formalización de esta industria, también se debe realizar un trabajo en conjunto con el Fisco, para que no se vulneren las arcas estatales y se pueda hacer frente a los desafíos que tiene Chile.

En seguida, aseveró que las acciones en contra de la informalidad las vienen realizando desde hace tiempo.

En esa línea, informó que se desarrolló un Congreso hace unos años atrás con diversos organismos, en donde expusieron sobre el daño que se hace a la industria con esta informalidad y dumping social, donde se ven imposibilitados de seguir levantando las

remuneraciones de sus conductores, porque hay otros que basan su competitividad en el no cumplimiento de la normativa legal vigente.

Indicó que si bien el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones fiscaliza y sanciona el rubro, la falta más recurrente es el tener el extintor vencido, lo que no da cuenta de las grandes irregularidades que se observan en el rubro, antes ya descritas.

Agregó que el grado de informalidad se presenta por varios malos incentivos que tienen como industria. Uno de ellos es la segmentación de la devolución del impuesto específico, el denominado síndrome de “Peter Pan”, que implica que cuando el transportista quiere crecer se le cobran más impuestos y se le devuelven menos impuestos específicos. De manera que el incentivo que se tiene es a no crecer o, en su defecto, a prestar servicios de transporte sin factura como alternativa al crecimiento.

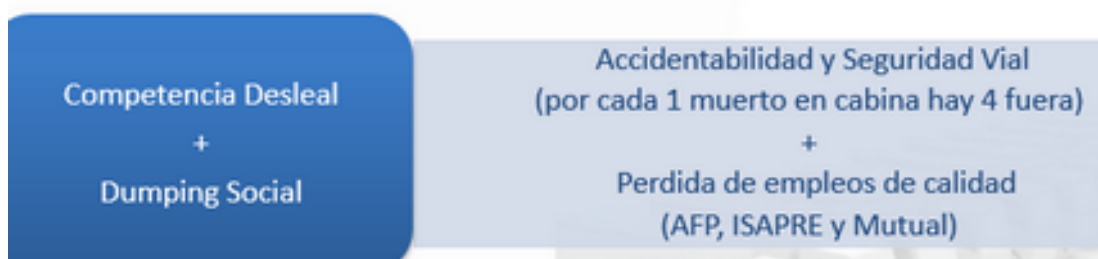
De igual modo, expresó que el comercio informal de vehículos y repuestos también tiene origen en los incentivos en comento, ya que si se tiene una contabilidad incompleta o simplificada y se propicia el no alcanzar un determinado nivel de ventas, tampoco se fomenta la consideración de costos en este balance de débito y crédito fiscal, lo que conduce a un empleo informal.

Posteriormente, en el mismo sentido, informó que desarrollaron un trabajo con las Municipalidades en contra de los toveros que circulaban sin patente, sin licencia de conducir, botando escombros en distintos puntos de la periferia de la capital.

A su turno, en idéntica línea, expresó que el robo de los combustibles se origina ya que la diferencia de precio al cual se transa éste en el mercado negro es el ahorro del IVA.

Luego, exhibió la siguiente lámina que da cuenta de lo expresado anteriormente.

Informalidad



A continuación, prosiguió con su exposición realizando la siguiente presentación que se transcribe.

Existe un elevado grado de informalidad en nuestra industria, impulsado por una serie de políticas fiscales erradas como la renta presunta y la actual estructura escalonada del impuesto específico. Ambas castigan el crecimiento y fomentan malas prácticas como:

- Prestar servicio de transporte sin factura, como alternativa al crecimiento.
- Comercio informal vehículos, repuestos y combustibles. Si no se presta el servicio de transporte con factura, no hay débito fiscal, luego evito el crédito.
- Empleo informal en nuestra industria.

En particular con el combustible existen muchas malas prácticas recurrentes.

- Robo de combustible a empresas de transporte formal. El que se vende al valor pizarra menos el IVA y el impuesto específico.
- Pequeñas empresas de transporte con gran consumo de combustible, muy recurrente en empresas de transporte internacional.
- Mandantes o clientes que pagan los servicios de transporte con dinero y combustible que no incluye IE.

En seguida, formuló las siguientes observaciones al proyecto de ley:

Señaló que una de las materias tratadas es el principio de eficiencia, máxima que establece que el transportista deberá realizar su actividad en forma eficaz y dar uso responsable a los activos logísticos a su disposición de la respectiva cadena de abastecimiento.

Al respecto, indicó que gran parte de esta eficacia o de esta responsabilidad está dada por quien demanda el servicio. Si se habla de eficiencia, agregó, el tiempo promedio de espera, en algunos recintos portuarios, para que el camión sea descargado es de veintidós horas. Esto sucede porque, dado que la responsabilidad está en el transportista, este último pasa a proveer un bodegaje gratis para quien está recepcionando la mercadería.

De ese modo, añadió, no hay ningún incentivo para agilizar o hacer más eficiente tal actividad, ya que, por el contrario, a quien recibe la mercadería le va a significar un costo. Ello, resaltó, implica una inobservancia a la normativa laboral aplicable, en donde se establecen ochenta y ocho horas de espera distribuidas en veintiún días, lo que implica que alrededor de dos horas debería estar esperando el conductor antes de ser cargado o descargado, lo que contrasta considerablemente con la realidad.

De la misma manera el usuario del transporte debe recibir o despachar, cargar o descargar, la carga en forma eficaz y dar uso responsable a los activos logísticos.

Actualmente un gran número de usuarios de servicios de transporte utilizan al transportista como bodega, llegando a esperar días e incluso fines de semana. Paralelamente se coordinan cargas o descargas simultaneas sin siquiera tener espacios apropiados, generando faltas de tránsito y congestión en el sector donde se encuentra el origen o destino de la carga.

En seguida, se refirió al principio de resguardos de seguridad. En este punto, señaló que como transportistas están completamente de acuerdo que deben hacer los mayores esfuerzos contra la delincuencia, lo que no debe constituirlos en garantes de la carga.

Destacó que en este contexto es el generador de la carga quien controla muchos aspectos. En seguida, dio como ejemplo el despacho de una tienda retail, cuya carga tiene un valor de cincuenta millones de pesos. En tal hipótesis, el transportista realiza el flete

por, digamos, cincuenta mil pesos, pero debe pagar la mercadería transportada si él padece el robo de la misma, arriesgando por completo su patrimonio. Por ende, evidenció la falta de incentivos en este ámbito.

Manifestó entender que deben desplegar sus máximos esfuerzos como industria, pero no pueden desconocer la responsabilidad que tiene quien contrata el servicio de preocuparse por su mercadería.

Para ilustrar mejor el punto, se refirió al caso de Shell del año 2007, que ya fue fallado por la Excelentísima Corte Suprema, donde, producto de un accidente y la responsabilidad subsidiaria que tenía Shell sobre el transportista, el máximo tribunal señaló que este último no empleó sus máximos esfuerzos para prevenir el siniestro, en tanto llevaba once horas manejando, excediendo con creces la normativa aplicable.

Luego, manifestó que entienden que tienen cierta responsabilidad como transportistas, pero que ésta debe ser compartida con los generadores de carga, al momento de evitar robos y asaltos en las carreteras. Para evidenciar lo anterior, recordó que, hasta hace un tiempo atrás, las guías de despacho en Valparaíso, quedaban en los kioscos, por lo que cualquiera podía enterarse y planear un ilícito respecto a la mercadería en traslado. Tal situación, destacó, muestra un ejemplo de cómo el generador de carga no presta ningún resguardo de seguridad en este contexto.

Posteriormente, señaló que han trabajado en colaboración con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los demás gremios en busca de algunas definiciones relacionadas a la carga urbana e interurbana. Hoy, añadió, el particular está sujeto al criterio interpretativo del juez de policía local de que se trate, lo que no parece del todo razonable. Por el contrario, creen que debería haber una definición que sea lo suficientemente flexible para que un conductor pueda realizar en ciertas ocasiones carga urbana y, en otras cargas interurbanas. Hoy día, precisó, la legislación no permite tal opción, lo que resta a aquél la posibilidad de generar un ingreso adicional.

A continuación, destacó que han llegado a grandes acuerdos, no sólo con los gremios del sector, sino que también con los conductores al interior de su industria.

En efecto, señaló que no se puede desconocer una historia de acuerdos de sana convivencia, donde existen conductores con un sueldo bruto promedio de un millón doscientos sesenta mil pesos mensuales, con previsión social, con salud, con mutualidades y aportando a los tremendos desafíos sociales que tenemos como país.

Esta es una industria movilizadora de la clase social, donde se quiere avanzar en la electromovilidad, en la inclusión de la mujer, en el desarrollo de nuestro país, en bajar nuestro impacto vial en la huella de carbono, pero siempre desde la formalidad.

En esa línea, señaló que están convencidos que tienen que llevar la formalidad a todos los actores de esta industria, en base al respeto y a los acuerdos. No se puede seguir manteniendo a transportistas que basan su competitividad en el no cumplimiento de la normativa vigente.

El Presidente de la Confederación Nacional de Transporte de Carga (CNTC), señor Sergio Pérez, subrayó que los transportistas no pretenden que se les otorgue ningún privilegio, sino que sólo se profesionalice, formalice y regularice la actividad, a fin de que la misma pueda ser desarrollada con una óptica trascendente, noble y estratégica, al alero de un marco normativo acorde a los tiempos modernos.

Por su parte, el **Presidente Nacional de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), Juan Araya,** inició su presentación señalando que la entidad gremial que preside agrupa y representa históricamente a los emprendedores que realizan la actividad del transporte terrestre de carga por carretera en Chile. La CNDC existe desde 1953, cuando se unieron los primeros sindicatos de dueños de camiones, dando forma a lo que hoy es una institución estructurada a lo largo y ancho del territorio nacional, en las dieciséis regiones del país. La integran ciento treinta y una asociaciones gremiales, que reúnen, a su vez, aproximadamente, a doce mil transportistas.

La Confederación, prosiguió, está presente en todos los rubros que requieren servicios de transporte de carga. Está compuesta principalmente por micro y pequeñas empresas, asumiendo, en consecuencia, los intereses, problemas, necesidades e inquietudes del sector MIPYME. Sobre el 90 % de sus asociados son pequeños empresarios. Estos emprendedores desarrollan su actividad en el marco que imponen las estresantes condiciones existentes en la economía nacional,

marcadas por un alto nivel de competencia, tarifas a piso y tardanza o más bien carencia de pagos oportunos.

Como parte de los gremios de pequeñas empresas y entidad fundadora de CONAPYME hace 20 años, la CNDC lucha por condiciones más justas y equitativa. Así, ha trabajado con los distintos Gobiernos y Parlamentos con el propósito de “emparejar la cancha” en que juegan los emprendedores. Así, participó en forma activa en la ley de pago oportuno, aprobada en 2019; también en la redacción del Estatuto Pyme, y en las negociaciones sobre las sucesivas leyes de reintegro del impuesto específico al petróleo diésel.

En seguida, señaló que la estructura y perfil del sector del transporte terrestre de carga por camión es una actividad económica que en Chile es desarrollada por unas treinta mil empresas de todos los tamaños, las que operan en la totalidad del territorio nacional.

Según documentación oficial del Instituto Nacional de Estadística (en adelante, INE), añadió, sobre información del transporte de carga por carretera, las cifras en cuanto a cantidad de vehículos, son las siguientes, con información consolidada a 2017:

- Camiones: 71.169.
- Tractocamiones: 65.633.
- Remolques y semirremolques: 75.949.

Total parque de vehículos de carga: 212.751 (INE, 2017).

Respecto de los pesos y taras de los camiones, de acuerdo a la información disponible, y según los datos del mismo año del INE, arroja que, en su mayor parte, el parque está formado por vehículos de alto tonelaje, por sobre los de segmentos mediano y liviano, y se estructura de la siguiente forma:

- Sobre 20 toneladas: 72.090 unidades (45,8 %).
- De 20,1 a 20 tons: 49.424 unidades (31,4 %).
- Hasta 10 tons: 35.886 unidades (22,8 %).

Recursos humanos. El transporte de carga por camión genera unas 250.000 puestos de trabajo directos e indirectos, lo que incluye las siguientes ocupaciones: conductores profesionales, servicios administrativos y de gestión, técnicos y mecánicos; proveedores de insumos y servicios; dueños de las empresas.

Cargas y subsectores. De acuerdo a los antecedentes recopilados durante la última década por la CNDC, en su observación del desarrollo y evolución de la industria, el transporte por camión moviliza aproximadamente 700 millones de toneladas anuales.

Nuestro sector moviliza el 95 % de los bienes y mercaderías que cubren todas las etapas de la cadena logística, esto es:

1.- Desde el origen: generadores de carga, productores y comercio exterior.

2.- Insumos intermedios: se abastece prácticamente la totalidad de mercancías que aportan el valor agregado que dan origen a los productos terminados.

3.- Hasta el destino: a los clientes y consumidores finales.

Rubros del transporte terrestre de carga por camión. Los vehículos que prestan servicios a las empresas del sector son de diversa configuración, por lo cual se emplean en los siguientes rubros: minería, construcción y áridos; comercio interno y retail; comercio exterior y movimiento de contenedores; transporte de ganado; transporte de combustibles; transporte de cargas peligrosas; forestal; pesca y salmones; vitivinicultura, residuos no peligrosos, productos agrícolas, entre otros.

Diferenciación según tamaño de empresas. En esta relevante actividad que es el sector del Transporte de Carga por Camión, la mayor parte de las empresas que participan son de pequeño tamaño y están repartidas en todo el país. Las cifras dan cuenta de la siguiente estructura, según tamaño:

- Micro empresas (ventas hasta 2.400 UF anuales): 15.557 unidades.

- UF): 5.005 unidades.
- Pequeñas empresas (ventas entre 2.400 y 6.000
- UF): 3.588 unidades.
- Medianas empresas (ventas entre 6.000 y 20.000
- 1.986 unidades.
- Grandes empresas: (ventas sobre 20.000 UF):
- Lo anterior, según datos del Ministerio de Hacienda, enero 2019.

Preocupaciones centrales de los dueños de camiones

1.- Competencia justa. Establecer condiciones para una competencia equilibrada en el mercado. Necesidad de regular la existencia de comisionistas o “cortacolas”, que intermedian cargas y agregan costos a la cadena logística, perjudicando a los dueños de camiones pagando tarifas reducidas.

2.- Pago oportuno. La ley de pago oportuno fijó plazo máximo de 30 días, pero estableció un período de transición de 60. Con ello logró el efecto inverso y ahora los clientes optan por pagar a dos meses. Esta situación debe ser corregida a la brevedad.

3.- Incertidumbre tributaria. Esto se deriva del lento proceso de la reforma tributaria, que ha retardado el régimen pro PYME y su sistema de contabilidad simplificada. Esta incertidumbre aumenta cuando se percibe que existe interés de algunos sectores de cambiar las reglas del juego en la renta presunta.

4.- Inseguridad. Los efectos del estallido social han golpeado a nuestro sector, con ataques a nuestros conductores y ataques incendiarios, cortes de carreteras y asaltos de turbas.

Luego, en lo referente a la iniciativa legal en estudio, indicó que el gremio que representa no está de acuerdo con el tenor

actual del proyecto de ley. Manifestó que es necesario dialogar y analizar el contenido de aquél.

En seguida, señaló que existe una mesa de trabajo con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, donde es necesario determinar con claridad la realidad del rubro. Destacó que ellos, de los 40 mil empresarios, hay 30 mil que son microempresarios y que tienen renta presunta hoy en día. Por lo tanto, constituyen 30 mil situaciones diferentes, lo que no puede ser pasado por alto.

Posteriormente, declaró que no reciben recurso alguno del Estado, ni tampoco reciben capacitación, ya que el 98,5% de los recursos SENCE se los llevan las grandes empresas constituidas por la Cámara Chilena de la Construcción y la SOFOFA, mientras que sólo el 1,5% se destina a las PYMES. De ahí que el gremio no cuenta con fondos para capacitar a sus conductores.

Reiteró que el proyecto de ley, tal como está hoy día, lo rechazan y quieren seguir trabajando con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en forma coordinada. Esta iniciativa legal, afirmó, tal como está redactada en estos momentos, es para las grandes empresas y para los operadores logísticos, no para los pequeños y los microempresarios.

Finalmente formuló observaciones respecto de la necesidad de establecer:

- Delimitaciones de responsabilidad entre las generadoras de carga y los transportistas, así como sus roles en las medidas de seguridad en el traslado de las mercancías.

- Definiciones de conductores de carga urbana y carga interurbana. En ese sentido, una línea que pudiese adoptarse es la de considerar a los choferes considerados como choferes de carga interurbana. Sin perjuicio de lo anterior, pudiesen ser considerados conductores de carga urbana, siempre y cuando recorran, en una jornada diaria, una distancia menor de 200 kilómetros hacia un destino determinado o un conjunto de destinos. En cualquier caso, debiesen ser considerados interurbanos cuando, esporádicamente, sobrepasen esa distancia de recorrido, en más de dos veces en un periodo de 30 días.

- Regulación flexible de empresas de transporte con asignación de funciones diversas.

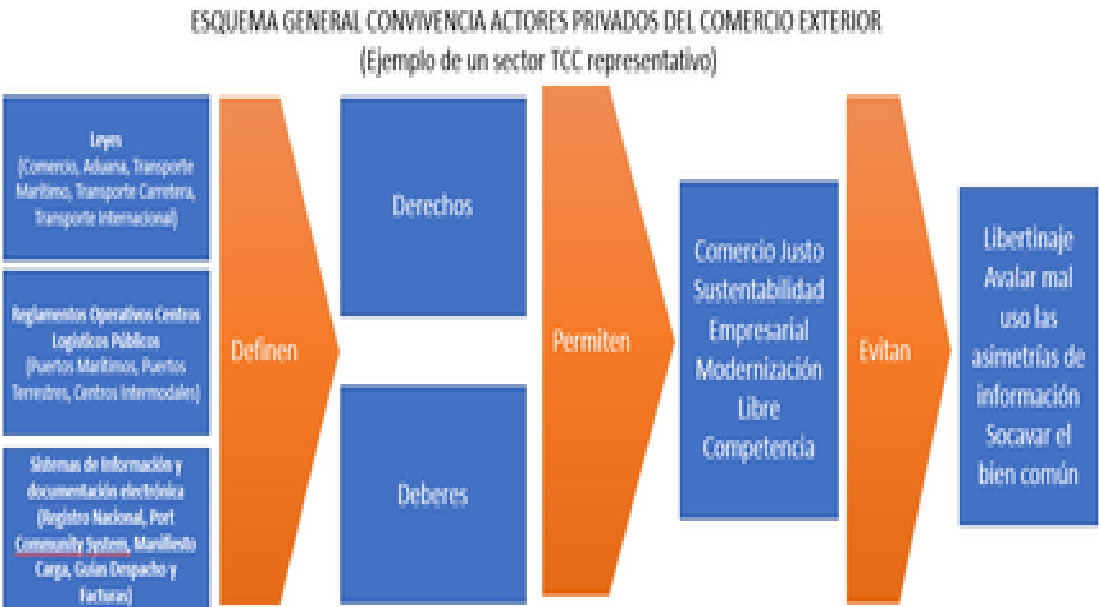
En seguida, el **Asesor de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile, el señor Luis Ascencio**, manifestó su intención de comentar algunas reflexiones que ha tenido a lo largo del año pasado en donde la organización que representa estuvo participando en una serie de reuniones con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a propósito del tema que nos convoca y de otros elementos adicionales, referentes a la necesidad de una política pública en torno a la sostenibilidad del transporte de carga por carretera.

Básicamente, los números indican la importancia que tiene este sector para el país y para la economía. Señaló que el 90% de la carga nacional se moviliza por carretera y esta industria facturó el año 2018 14 mil millones de dólares equivalente al 6% del PIB de Chile.

Posteriormente, indicó que, si se examina el particular desde el punto de vista del comercio exterior, se advierte que el transporte de carga moviliza el 80% de las mercancías en este ámbito, que en términos de recaudación fiscal representa el 30% del presupuesto anual. Por consiguiente, agregó, estamos hablando de una industria que necesita disponer de una política pública nacional que aborde estos tópicos, precisamente por la relevancia de la misma. Además, añadió, el sector ya es catalizador de competitividad para el resto de industrias del país.

En seguida, señaló que el buen funcionamiento de los servicios de transporte en tiempo, forma y costo, influye directamente en la competitividad de un amplio conjunto de rubros, tales como el comercio exterior, forestal, minero, pesquero, hidrocarburos, alimenticio, construcción, entre otros, por mencionar sólo los principales.

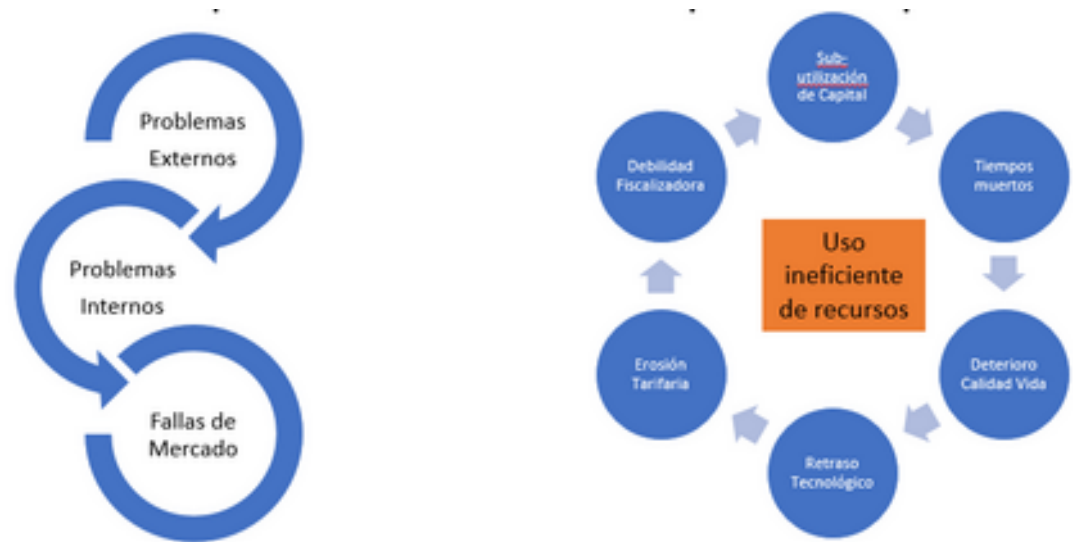
A continuación, exhibió las siguientes láminas que dan cuenta de la importancia de una política pública en el sector:



El esquema general resume la importancia que tendría la política pública para el transporte por carretera, particularmente el comercio exterior y los sistemas de información que constituyen un pilar para los efectos de la trazabilidad de la información y también para la retroalimentación de la política pública en torno a los datos del sector.

De alguna manera, este modelo debiese definir derechos y deberes que permitan fomentar una serie de elementos propios de la industria, como el comercio justo, la sustentabilidad empresarial, la modernización y la libre competencia, a fin de soslayar con ellos una serie de fallas de mercado que socavan el bien común del sector, como por ejemplo, la asimetría de información que se observa en el rubro.

El diseño e implementación de una política pública de transporte de carga por carretera debe permitir el desarrollo armónico de la actividad, tanto a nivel interno, como también en su vínculo con otros sectores complementarios. Los pequeños y medianos actores (la mayoría), deben estar explícitamente salvaguardados



Teóricamente, agregó, la regulación es una respuesta normativa ante déficits que presenta el mercado, con el objetivo de maximizar y promover el beneficio social, a través de una eficiente asignación de recursos y eficiencia técnica.

En ese sentido, explicó que, en el caso de Colombia, se cuenta con catorce años de una estrategia y política de transporte por carretera (CONPES), además de nueve años utilizando sistemas de información (desde 2011). Todo el sistema se centra en el concepto de “libertad vigilada”.

La política posee un “ecosistema digital” que sigue evolucionando y articula una política de Logística integral.

Asimismo, tales medidas han generado una cultura comercial paralela, que es respetada, en general, por los actores del sistema de transporte público por carretera, partiendo todo de la definición del Estado de los “costos eficientes y sustentables”.

Muchos de los elementos que tiene Colombia, prosiguió, referidos a la operación de servicios públicos del transporte por carretera, debiesen ser abordados por el proyecto de ley en estudio, a saber, el Registro Nacional como sistema de información para autoridades y usuarios de la industria, el concepto del manifiesto electrónico de carga, que permite tener una información adecuada de lo que se está movilizand

una lógica de disponer y de entender los costos eficientes del transporte que no permiten que se erosionen las tarifas.

Concepto	Colombia	Chile
Operaciones del Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera	Las Empresas de Transporte habilitadas por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio el Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera en el territorio nacional deben registrar obligatoriamente sus operaciones.	El servicio no está claramente definido y se mezcla con tipos de carga y territorios
Registro Nacional como sistema de Información para autoridades y usuarios de la industria	El Registro Nacional de Despacho de Carga (en adelante, RNDC) es un sistema de información que permite recibir, validar y transmitir la información generada en las operaciones del Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera. De esta manera, el Ministerio de Transporte cuenta con un instrumento idóneo para garantizar la transparencia y la formalidad que requiere el país y los actores del sector que prestan el Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera. Este instrumento es un elemento crucial de la política de transporte pues equilibra los intereses entre los diferentes actores del proceso. La implementación de esta herramienta busca mejorar la competitividad del país, con la que todos puedan obtener juntos beneficios. La rigurosidad para generar y transmitir estos datos es la clave del éxito para que los principios enunciados de control y planificación se cumplan.	Un simple registro de empresas? Como Garantiza beneficios justos? Como Garantiza el equilibrio de los intereses de los diferentes actores del proceso? Como ayudará al mejoramiento de las políticas públicas del sector?. Que objetivos se tienen de políticas públicas para el sector?
Manifiesto electrónico de Carga	A través del RNDC las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, deben expedir el manifiesto electrónico de carga y transmitir los datos al Ministerio de Transporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto 173 del 3 de febrero del 2001 y el artículo 4 del Decreto 1499 del 29 de Abril de 2009, donde menciona que el Manifiesto de Carga solo aplica a operaciones de transporte intermunicipal. Además, los datos transmitidos del Manifiesto de Carga son fuente de información estadística de la movilización de carga en el país y se convierte en uno de los insumos para fijar las políticas del sector con base en los indicadores generados.	No existe normativa de manifiesto electrónico de carga. Lo más parecido es MAC-OSA para transporte internacional de carga por carretera
Regulación mercado de fletes	El RNDC provee información sobre las operaciones que realizan las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de carga que son insumos para monitorear el comportamiento del mercado conforme lo establece el Decreto 2092 del 14 de junio de 2011. Así mismo, este registro provee información a las autoridades encargadas de ejercer el control operativo y administrativo, tales como la Superintendencia de Puertos y Transporte, Policía Nacional, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN y la Unidad de Información y Análisis Financiero – UAIF.	El mercado de fletes está totalmente desregulado

En este último recuadro, precisó, aparecen algunos datos de lo que hoy día se moviliza en Colombia, a partir de la información con que se cuenta. Más del 50% de la carga ya está dentro de los parámetros digitales del país.

Por el contrario, subrayó, en nuestro país ni siquiera sabemos la información anual al respecto, lo que genera la necesidad clara de avanzar hacia el despliegue digital del rubro en Chile, debiéndose impulsar con fuerza la incorporación tecnológica en esta actividad.



Posteriormente, y siguiendo con la explicación del caso colombiano, indicó que el RNDC (Registro Nacional Despacho de Carga por Carretera) es un sistema de información que recibe, valida y transmite las operaciones de servicio de transporte de carga terrestre

El RUNT (Registro Único Nacional de Transporte), por su parte, es un sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector.

Toda esta institucionalidad, resaltó, ha permitido al sector ganar notoriamente en trazabilidad, transparencia, especialización empresarial, comercio justo y calidad de vida de operadores (pequeños empresarios) y conductores (reglas claras y compensaciones). Los números retroalimentan a la política pública y constantemente se está mejorando y proponiendo medidas específicas, claro está, con datos duros de las operaciones.

Luego se refirió a las propuestas para articular una política pública, a partir de la regulación de un Registro con alcance nacional:

A. Definir un programa de acción público privada con horizonte de 5 años, que identifique proyectos e iniciativas tendientes a mejorar la competitividad del sector, y que pueda ser revisado semestralmente.

B. Constituir un comité nacional permanente del transporte de carga por carretera, y que ejerza sus funciones como instancia consultiva y de seguimiento del programa de acción público privado.

C. Complementar el actual ICT (Índice de costos de transporte) con un monitoreo de costos eficientes de transporte (CET), con amplia participación gremial para su validación.

D. Trabajar en la definición de una ventanilla única de transporte terrestre, que permita centralizar todos los sistemas de información con relación al sector.

E. Identificar y poner énfasis en actuales leyes que permitirán resolver en el corto plazo, problemas históricos que afectan el funcionamiento del sector (agenda corta legal)

Finalmente, realizó un breve resumen respecto a los problemas del sector, el que enfrenta problemas tanto internos como externos, que radican en las fallas de mercado previamente mencionadas.

En efecto, explicó, una falla de mercado se genera cuando los recursos de una industria en particular son subutilizados o empleados en menor medida que lo óptimo.

Así, dentro del rubro en específico, estos déficits se traducen, básicamente, en todo lo que es el equipamiento del sector, una serie de tiempos muertos, el deterioro de la calidad de vida de los conductores, un retraso tecnológico de la industria, una erosión tarifaria y una debilidad fiscalizadora.

Todos estos elementos, resaltó, merman las capacidades reales de desarrollo al alza del rubro, por lo que se debe trabajar en una adecuada regulación de esta actividad, a fin de formalizar a

los actores, normalizando sus operaciones, de la mano de un aumento de la fiscalización efectiva por parte de la autoridad.

Luego de las presentaciones antes descritas, los Honorables señores Senadores, efectuaron las siguientes observaciones.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, señaló que el objetivo de este proyecto de ley es poder cumplir con un estándar que fija la OCDE en términos de tener un Registro Nacional de Transporte de Carga.

En seguida, precisó que esta iniciativa legal tuvo que ser simplificada en su articulado, fundamentalmente para poder pasar el examen de admisibilidad. De ese modo, indicó que la Comisión espera que el Ejecutivo pueda enviar una indicación sustitutiva en base a las conversaciones que ha tenido con todos los gremios, para los efectos de poder establecer en el proyecto todas las medidas pertinentes que permitan alcanzar los parámetros regulatorios idóneos para avanzar en la profesionalización del sector. Lo anterior, en tanto muchas de las materias en juego son de iniciativa legislativa exclusiva del Presidente de la República.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, manifestó no pronunciarse acerca de si el uso del impuesto específico a los combustibles y su recuperación es homogéneo o no, por no ser un tema de este proyecto.

Lo relevante, en consecuencia, a su juicio, es responder la pregunta acerca del mérito de la creación de un Registro en este ámbito, para la creación de una política pública eficiente en este contexto, que permita avanzar hacia la formalización del rubro.

Finalmente, indicó que la institucionalidad que existe sobre el punto a través del Servicio de Registro Civil e Identificación, es del todo insuficiente, por lo que se deben examinar nuevas fórmulas, con independencia de que se estime que la propuesta contemplada en el proyecto inconveniente o mejorable.

El Honorable Senador señor Soria, manifestó que es indispensable robustecer la actividad de transporte de carga por carretera, desde una perspectiva integral, analizando a los actores de este ámbito con una mirada logística, entendiendo su significativo rol en las

cadenas de distribución de mercancías a lo largo de Chile y hacia el extranjero.

Para ello, resaltó, es imprescindible que se asuma una lógica de coordinación con los puertos, a fin de explotar las potencialidades que existen, evitando seguir con el rezago existente en nuestro país respecto del particular, especialmente respecto de los avances alcanzados por otros Estados, entre ellos Perú.

Se trata de una carrera vital en el desarrollo futuro del país.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, con posterioridad, observó que, durante el mes de febrero del año en curso, los representantes de FEDEQUINTA solicitaron una reunión a la Ministra, dado que han advertido algunos riesgos de competitividad, particularmente en lo relacionado con la logística asociada a la actividad de los puertos. Como Ejecutivo se mantuvo una reunión al respecto, en donde se les solicitó algunas precisiones, cuestiones que ellos se comprometieron a hacer llegar oportunamente.

Asimismo, en paralelo, se ha mantenido el trabajo con los distintos gremios del sector, por lo que se espera que se cuenta a la brevedad con un texto consensuado respecto de una regulación en el transporte de carga, particularmente referido a un registro.

En esa línea, resaltó la necesidad de contar con un marco jurídico del transporte de carga por carretera, en tanto ser ello un debate que no parece ser razonable seguir postergando.

El Honorable Senador señor Letelier, expresó que es importante precisar cuál es el sentido de tener el Registro, especialmente su cariz público, ya que debe generarse por las autoridades competentes, sin discriminación alguna a los camioneros, a fin de evitar distorsiones en el mercado.

En ese sentido, si bien entiende las preocupaciones de los actores de menor tamaño del sector, observó que el propósito del aludido no es generar una mayor carga onerosa a aquéllos, independientemente de que ello se pueda desprender del tenor actual de la iniciativa, especialmente en lo que respecta a las multas contempladas.

Posteriormente, consultó al Ejecutivo acerca del estado en que se encuentra la confección de las indicaciones sustitutivas por medio de las cuales se pretende plasmar el texto consensuado entre los gremios y el Ministerio.

Por último, solicitó que la Comisión oficie a la Subsecretaría de Transportes y al Servicio de Registro Civil e Identificación, la remisión de información referente a la evaluación que se tiene del funcionamiento y operación del Registro Especial de Remolques y Semirremolques, el que se encuentra a cargo del segundo organismo previamente aludido.

Lo anterior, subrayó, en tanto este instrumento ser la herramienta institucional vigente más cercana a las ideas impulsadas por el proyecto.

Se deja constancia que tal petición fue plasmada por medio de los Oficios N^{os} 1/TT/2020 y 2/TT/2020, de fecha 8 de enero del año en curso.

El Honorable Senador señor Pizarro, concordó con lo sostenido por quien le antecedió en el uso de la palabra, en lo referente a contar previamente con las indicaciones sustitutivas del Ejecutivo, antes de avanzar en el estudio del articulado de la iniciativa.

Ello, agregó, a fin de examinar el contenido de las mismas con las propias organizaciones del rubro, con el objetivo de determinar con claridad el alcance de las medidas que se propondrán. Lo anterior, destacó, especialmente porque entiende que, en las últimas semanas, ha existido un entendimiento entre las distintas organizaciones del transporte de carga y de pasajeros para crear una confederación nacional, incorporándose a los gremios de los buses e, incluso, a la locomoción colectiva menor.

Tal escenario, subrayó, da cuenta de la voluntad de tales organizaciones de desarrollar una visión común respecto de determinadas materias del rubro, que afectan transversalmente a todos sus actores.

Por último, solicitó al señor González aclarar los riesgos que los transportistas de carga han advertido en sus actividades con el sector portuario.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondiendo primeramente a la pregunta formulada por el Honorable Senador señor Pizarro, expresó que los problemas dicen relación, básicamente, con temas de integración vertical, es decir, las propias navieras tienen sus empresas de transporte, a las cuales dan un tratamiento diferenciado, por ejemplo, en materia de otorgamiento de exenciones de cobros de manera unilateral; ventanas de tiempo con horarios que son privilegiados; a los camiones que no pertenecen a compañías relacionadas con las navieras, durante los fines de semana y festivos, se les imputa el tiempo de la ventana para la evaluación de los contenedores, en circunstancia de que los puertos están cerrados; la designación de lugares para la evaluación de contenedores que presentan dificultades para los transportistas que no son del mismo grupo que la naviera; depósitos coligados o contratados para recepción de contenedores; el *free pull* o *empty pull* implementado en el último tiempo por las navieras, que inician la devolución de los contenedores vacíos en las terminales portuarias sin reunir las condiciones de seguridad ni certeza en los tiempos, por mencionar sólo algunas conductas que los gremios reprochan.

Por otra parte, agregó, el texto que se ha trabajado con las organizaciones del sector contempla un registro que no tiene, en general, costo alguno para los operadores, el que se requiere para que las políticas públicas en el contexto del transporte de carga se desplieguen adecuadamente y con la información correcta.

Precisamente lo contrario, añadió, es lo que pasa en la actualidad, en donde existe una falta de caracterización del sector, es decir, no se conocen bien los orígenes y destinos de las cargas, no se conoce bien la flota existente, hay solamente un registro de remolque y de semi remolques (mal llamado registro de transporte de carga), al proyecto sugiere cambiarle el nombre a ese registro, ya que el mismo sólo da cuenta de las máquinas que alguna vez se han fabricado e ingresado al país, pero no arroja datos respecto de cuáles de ellas han salido, cuáles están activas, entre otras omisiones, lo que redundará, finalmente en una falta de control.

Así, precisó, todas estas deficiencias sólo pueden ser paliadas con un mecanismo institucional que permita contar a la

autoridad con información certera, para efectos, como se señaló, de la correcta implementación de políticas públicas, evitando así múltiples distorsiones en el rubro.

Por ende, explicó, lo que se pretende impulsar es que los actores del sector deban registrarse en el instrumento en cuestión, aportando la información de sus operaciones, especialmente a través de las guías de despacho otorgada por el Servicio de Impuestos Internos, la que ya ya está convertida en una herramienta electrónica, contemplándose, en todo caso, mejoras en sus campos de información, a fin de contar con datos de mejor calidad.

Así, el texto trabajado, va en un sentido relativamente distinto a tenor del proyecto de ley en estudio, en donde más bien se establece una especie de credencial para poder ejercer el transporte de carga. De ahí, agregó, que el borrador en comento ha procurado no fijar barreras competitivas a ninguno de los actores de la industria.

El Honorable Senador señor Letelier, agradeció la precisión antes efectuadas, ya que, al tenor actual de la iniciativa en examen, en caso de que el operador en cuestión no se registrase, ello implicaba que no pudiese ejercer sus actividades, sin dejar claro, además, qué pasaba con los conductores de los vehículos de carga, en el entendido de que no había mayor precisión respecto de que dicho requisito les alcanzaba o no.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, manifestó su voluntad de avanzar en los cambios descritos previamente por el señor González, durante la discusión en particular de la Moción.

El Honorable Senador señor Pizarro, a su turno, también compartió las líneas que el Ejecutivo ha trabajado con los gremios, en tanto se trata de desplegar un mecanismo que permitirá recabar información para la posterior implementación de políticas públicas en el sector, o de futuras regulaciones a esta industria.

Posteriormente, en lo relativo al problema entre los gremios y las navieras, expresó que se trata de un punto de fondo, ya que las segundas, a nivel mundial, son muy pocas, por lo que están afectando no sólo al rubro el transporte de carga terrestre, ya que están controlando las

cargas, su intermediación, almacenamiento, manejo de contenedores, entregas de los mismos, entre otras acciones.

Todo ello, añadió, de acuerdo a lo afirmado por el señor González, se genera por el favorecimiento que las navieras hacen de empresas relacionadas o integradas con ellas.

Dichas problemáticas deben ser resueltas, evitando que se verifiquen fórmulas de discriminación y de vulneración de las máximas de la libre competencia, reforzándose la idea de igualdad de trato que debe existir en este contexto.

VOTACIÓN EN GENERAL

En votación el proyecto de ley, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señor Chahuán (Presidente), señora Órdenes, y señores García Huidobro, Letelier y Pizarro, lo aprobó en general.

- - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general y en particular, el proyecto de ley en informe, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS

“Artículo 1. Objeto y principios. La presente ley tiene por objeto establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera, el que autoriza o habilita a las empresas de transporte de carga, y garantiza así una prestación segura, eficiente, oportuna, satisfaciendo la demanda y cumpliendo con los principios rectores del transporte de carga.

En dicho sistema y registro se consignará la información relacionada de las empresas que realicen el transporte de carga por carreteras de nuestro país, señalando la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre.

CAPITULO II

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán dentro del territorio nacional e íntegramente al transporte de carga por carreteras, entendiéndose por tal, la actividad por la cual se presta un servicio de transporte de carga propia o a terceros realizada mediante camiones o tracto-camiones, y sus respectivos remolques o semirremolques, entre otras categorías de transporte de carga, cuyas clasificaciones y peso bruto vehicular sea determinado por la correspondiente normativa.

Artículo 3. Principios rectores.

Buena fe: en el marco de los vínculos que se promuevan en el transporte de carga por carretera, el transportista deberá actuar de manera honesta y correcta, procurando el entendimiento en sus relaciones comerciales y desarrollo de la industria.

Principio de eficiencia: el transportista deberá realizar su actividad en forma eficaz y dar uso responsable a los activos logísticos a disposición de la respectiva cadena de abastecimiento.

Principio de resguardos de seguridad: el transportista deberá adoptar los resguardos necesarios para mantener la seguridad y protección de la cadena logística ante delitos de los cuales sea

víctima y adoptar las medidas para desarrollar y difundir los mecanismos de prevención de delitos.

Principio de sustentabilidad: el transportista deberá desarrollar su labor con especial preocupación de reducir los impactos negativos que estas actividades puedan tener sobre las comunidades y el medio ambiente, velando por su cuidado.

Principio de formalización: los transportistas deberán fomentar relaciones comerciales y operativas formales, con mecanismos de control adecuados y de supervisión de su cumplimiento, a fin de promover la observancia de la normativa vigente por parte de todos los operadores de transporte.

Principio de respeto por la libre competencia: los transportistas, en el desarrollo de sus actividades, deberán respetar las normas de la libre competencia.

Artículo 4. Definiciones.

Cadena logística: es el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de mercancías o especies de un lugar a otro, utilizando operadores, conductores u otros modos, de conformidad a las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Credencial autorizante: es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las autoridades fiscalizadoras, otorgado por un código de barras para identificar al usuario, conteniendo, además, un sello de agua. Dicho documento deberá ser portado por el conductor del vehículo durante todo el trayecto.

Sistema Nacional del Transporte de Carga: es el conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad, especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga, permisos de funcionamiento y cancelación de los mismos.

Usuario del servicio de transporte de carga terrestre: es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga, directamente con la empresa de transporte legalmente constituida.

Artículo 5. El sistema contendrá la individualización de las empresas que realicen transporte de carga incluyendo el giro de la actividad económica; las características de los vehículos asociados, incluidos los remolques y semirremolques, y la antigüedad de los mismos sus propietarios, meros tenedores u otra categoría que corresponda, revisiones técnicas, controles de emisiones de contaminantes a que se hayan sometido, permisos de circulación y demás información necesaria para su correcto funcionamiento.

CAPITULO III

CREDENCIAL AUTORIZANTE DEL REGISTRO GENERAL OBLIGATORIO

Artículo 6. En el sistema deberá inscribirse toda persona, natural o jurídica, que realice un servicio de transporte de carga por carretera, como requisito obligatorio para ejercer esta actividad, proporcionando los antecedentes que se requieran para propender a la libre competencia.

Artículo 7. Las empresas legalmente constituidas e inscritas en el Registro General Obligatorio, que sean prestadoras de servicios de transporte de carga por carretera, deberán solicitar y obtener el permiso o autorización para operar, de los organismos correspondientes, en conformidad al reglamento pertinente, que contendrá los requisitos que correspondan para dicho efecto.

CAPITULO IV

PROCEDIMIENTO

Artículo 8. Procedimiento. La denegación del permiso o autorización solicitada será reclamable ante la Corte de Apelaciones del domicilio del requirente, de acuerdo a las normas de procedimiento que para tal efecto dictará, mediante Auto Acordado, la Corte Suprema de Justicia, dentro del plazo de treinta días, contados desde la publicación de esta ley.

Artículo 9. Vigencia, verificación de condiciones y obligación de información. La autorización otorgada será indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas. No obstante, puede ser cancelada de conformidad a lo previsto en el artículo 16, o cuando haya expirado la vigencia de la revisión técnica del vehículo pertinente, conforme a lo dispuesto en el artículo 89 de la Ley de Tránsito.

Las empresas de transporte de carga por carretera deberán tener permanentemente, a disposición de la autoridad, las estadísticas, libros y demás documentación que permitan verificar la información suministrada.

En caso de transformación, fusión o absorción de la empresa, o cuando se incorporen nuevos integrantes o maquinarias a la misma, la compañía comunicará este hecho a la Subsecretaría de Transportes, adjuntando la documentación pertinente al sistema, para que dicha autoridad incorpore un anexo al permiso o autorización ya otorgada.

Artículo 10. Fiscalización y retiro.

Los camiones o tracto-camiones, y sus respectivos remolques o semirremolques, que sean fiscalizados en ruta por Carabineros de Chile o Inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyos conductores no cuenten con el certificado de autorización correspondiente, serán retirados de circulación, poniéndose a disposición de los tribunales competentes, aplicándose al infractor la sanción contemplada en el artículo 204 N° 1 de la Ley de Tránsito.

Artículo 11. Falsificación de documentación: La falsificación de la credencial autorizante será sancionada con las penas contempladas en el artículo 196 quáter de la Ley de Tránsito.

CAPITULO V EQUIPOS

Artículo 12. Vehículos. Las empresas habilitadas para la prestación del transporte de carga solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio, y por medio de los conductores registrados en el sistema.

Artículo 13. Contratación de vehículos. Cuando una empresa no sea propietaria de uno o más vehículos para la prestación del transporte de carga terrestre, podrá celebrar un contrato de arriendo con terceros, mediante escritura pública, adjuntando los nuevos documentos al sistema, para que se incorpore un anexo al permiso o autorización ya otorgado.

Artículo 14. Terminación del contrato de arriendo. Cuando se ponga término al contrato de arriendo de un vehículo de

transporte de carga terrestre, entre la empresa y un tercero, este hecho debe ser puesto en conocimiento de la entidad que corresponda dentro de las veinticuatro horas siguientes, con el objeto de cancelar la credencial autorizante de funcionamiento del respectivo vehículo.

CAPITULO VI SEGUROS OBLIGATORIOS.

Artículo 15. Las empresas que realicen el servicio de cargo por carretera, deberán contar con los seguros para poder circular, conforme a lo dispuesto en la ley N° 18.490.

CAPITULO VII INFRACCIONES Y SANCIONES.

Artículo 16. Quienes efectúen el transporte de carga por carretera sin contar con la credencial autorizante, ni cumpliendo con los demás requisitos establecidos en esta ley y su reglamentación, serán sancionados con multa de 50 unidades tributarias mensuales y la cancelación definitiva del permiso o autorización.

La tipificación de las demás infracciones y la graduación de sus sanciones se establecerán en el reglamento de esta ley.

Artículo 17. Responsabilidad solidaria. El transportista junto con el conductor son solidariamente responsables de la falta de documentación obligatoria que exija la presente ley.”.

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días **8 de enero de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga; **15 de enero de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga, y **4 de marzo de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), señora Ximena Ordenes Neira (Jorge Soria Quiroga) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 10 de marzo de 2020.

LUIS SEPÚLVEDA VARGAS
Abogado Secretario Accidental de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, SOBRE EL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTES DE CARGA POR CARRETERA.

BOLETÍN N° 13.125-15

I.OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera, que habilite a las compañías del ramo a efectuar dicho tipo de prestaciones de manera segura, eficiente, oportuna, satisfactoria y en cumplimiento de las máximas que rigen el rubro.

II.ACUERDOS: aprobado en general y en particular **(5x0)**.

III.ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: el proyecto se estructura a la base de 17 artículos permanentes, dispuestos en siete Capítulos.

IV.NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: el artículo 8 del proyecto de ley reviste el carácter de orgánico constitucional, de conformidad a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 77 del texto fundamental.

Lo anterior, en primer lugar, en tanto dicho precepto otorga una nueva competencia a las Cortes de Apelaciones, radicando en estos órganos jurisdiccionales el conocimiento de las reclamaciones relativas a la denegación, por parte de la autoridad administrativa competente, del permiso o autorización para operar y prestar servicios de transporte de carga por carretera.

Asimismo, en segundo orden, la disposición en comentario atribuye, a la Corte Suprema, la potestad de dictar un auto acordado, en el plazo de treinta días contado desde la publicación de la presente iniciativa legal, en donde se regule el procedimiento que seguirá la reclamación antes descrita.

De ese modo, el artículo en examen debe ser aprobado por los cuatro séptimos de los Honorables Senadores en ejercicio, de acuerdo a lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 de la Carta Fundamental.

V.URGENCIA: no presenta.

VI.ORIGEN E INICIATIVA: Senado. Moción de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán, Alejandro García Huidobro, Juan Pablo Letelier, Jorge Pizarro y Jorge Soria.

VII.TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primer trámite.

VIII.INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: ingresó al Senado el 17 de diciembre de 2019, dándose Cuenta en la sesión 86ª ordinaria, de la misma data, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX.TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, aprobado en general y en particular.

X.LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- **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 N° 18.290, de Tránsito. Artículos N°s 40, 89, 196 quáter y 204 N° 1.

- **Ley N° 18.490**, que establece un seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados.

- **Código del Trabajo**. Artículo 25 bis.

- **Decreto Supremo N° 257**, de 1991, del Ministerio de Relaciones Exteriores, por medio del cual se aprueba el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

- **Decreto Supremo N° 298**, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte de cargas peligrosas por calles y caminos.

- **Decreto Supremo N° 75**, de 1987, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece condiciones para el transporte de carga que indica.

- **Resolución Exenta de la Dirección del Trabajo N° 1213**, del año 2009.

Valparaíso, a 10 de marzo de 2020.

LUIS SEPÚLVEDA VARGAS
Abogado Secretario Accidental de la Comisión