Regula el trabajo de los conductores de taxis colectivos
Boletín N° 7934-13

En la actualidad, se calcula que existe alrededor de 60.000 vehículos en el rubro de los taxis colectivos. Dicho sector, ha pasado a ser un elemento relevante del transporte público de pasajeros, constituyéndose, en algunos casos como un medio alternativo al sistema Transantiago, y, en otros, como un mecanismo complementario de este sistema. Asimismo, para los usuarios, constituye un medio seguro y cómodo para llegar a sus hogares, pero más barato que un taxi básico, los cuales, a diferencia de los taxis colectivos, no tienen un recorrido predefinido, sino que el pasajero indica su destino y su tarifa depende de la distancia recorrida.

El conducir un taxi colectivo, representa una oportunidad ante la cesantía, dado que la persona invierte en la compra de un automóvil que, espera pueda servir de sustento a su familia. Es de esta manera, como cada propietario de un automóvil se transforma en un pequeño microempresario, el cual, como forma de aumentar sus ingresos, en ocasiones, logra adquirir un segundo vehículo. Para la explotación de este segundo vehículo, se asocia de manera informal con un conductor, quien tiene a su cargo el vehículo y su conducción, cancelando al dueño del mismo un canon diario por su uso. En otros casos, el propietario del vehículo, por distintas circunstancias no puede o no quiere conducir el vehículo, procediendo a explotarlo en asociación con otro conductor de la misma forma descrita anteriormente.

En Santiago, por disposiciones del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, los recorridos de los taxis colectivos se encuentran predeterminados y para adjudicarse dichos recorridos, es necesario participar en un proceso de licitación. Este proceso de licitación tiene una serie de exigencias, entre ellas, se pide que quienes participen, sean personas jurídicas. Ello ha llevado a que los propietarios de vehículos deban conformar empresas para adjudicarse los recorridos.

En regiones, no existe licitación de los recorridos, pero es necesario proceder a su inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, llevado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La situación fáctica, ha llevado a que la Dirección del Trabajo, en sus fiscalizaciones determine la existencia de una supuesta relación laboral entre el conductor no propietario y el representante de la línea que se ha adjudicado el recorrido o el representante del sindicato o asociación gremial

que ha inscrito el recorrido en el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, estableciendo que existiría una relación de subordinación y dependencia, por el sólo hecho de actuar como coordinador de los vehículos, y en ocasiones, disponer la suspensión del vehículo, por infracción a normativa que viene impuesta desde el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. En este sentido, ha señalado expresamente que "*el personal y especialmente los conductores de vehículos de la locomoción colectiva urbana que laboran en recorridos licitados de transporte urbano de pasajeros, prestan servicios personales bajo subordinación y dependencia de las entidades constituidas como sociedades que se adjudicaron tales licitaciones, y no respecto de los propietarios de los vehículos que se los entregaron en administración a estas sociedades*". (Ords. Nº 2861-71, de 21.07.03)

Esta situación es extremadamente complicada, dado que las empresas, sindicatos o asociaciones gremiales, no reciben los ingresos producto de la explotación del vehículo, no fiscalizan el cumplimiento de un horario de trabajo, tampoco tienen la supervigilancia en el desempeño de las funciones, ni imparten instrucción directas a los conductores, sino únicamente realizan labores de representación y coordinación de los microempresarios propietarios, en base a las exigencias del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Asimismo, no tienen patrimonio que les permita solventar multas, pues su único ingreso es una cuota diaria que se destina a gastos administrativos y en ningún caso constituye utilidades.

Si existe alguna relación esta es de carácter comercial y se da exclusivamente entre el propietario dueño del vehículo y el conductor, en virtud de la cual el primero paga un arriendo por cada día de trabajo, siendo el conductor quien decide la cantidad de horas y horarios en que trabajará.

El escenario actual pone en severo riesgo la continuación del desarrollo de una actividad de la cual dependen 60.000 familias a lo largo del país y que, **como se** señaló anteriormente, no tiene una naturaleza laboral.

Es por esto que proponemos el siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY

Artículo único: Agréguese un nuevo artículo 8 bis al Código del Trabajo en la siguiente forma:

"Artículo 8 bis.- No dan origen a un contrato de trabajo, los servicios de transporte menor de pasajeros de taxis colectivos, prestados directamente al público, por conductores de estos vehículos que cumplen recorridos licitados de transporte público o hayan inscrito sus servicios en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros.

Lo anterior, siempre que las entidades concesionarias o autorizadas para realizar dicho transporte, actúen únicamente como coordinadoras, en atención a las exigencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y como representantes de los vehículos encargados del transporte menor de pasajeros de taxis colectivos, en un determinado recorrido y no sean propietarias de los vehículos de transporte. "