REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS Y NUEVOS MECANISMOS PARA ENFRENTAR LA EVASIÓN DEL PAGO DE TARIFA EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL PAÍS.

Santiago, 28 de marzo de 2025

M E N S A J E Nº 026-373/

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración el proyecto de ley del rubro, a fin de que sea considerado en el seno de esa H. Corporación:

I. ANTECEDENTES

1. El transporte público remunerado de pasajeros en la Región Metropolitana

El transporte público remunerado de pasajeros es un elemento esencial en el desarrollo de la vida de las personas pues constituye el principal medio de movilización que utiliza la ciudadanía. En virtud de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones vela porque los sistemas de transporte público sean eficientes, seguros y de calidad, revisando y evaluando permanentemente su funcionamiento.

El transporte público de la Región Metropolitana –conformado por la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, San Bernardo y parte de las comunas de Padre Hurtado y Lampa– se compone de 6.800 buses que recorren diariamente más de 3.000 kilómetros, permitiendo a millones de personas ir a sus lugares de trabajo, realizar labores de cuidado, estudios, salud, entre otras. Corresponde a un

sistema integrado física y tarifariamente a través del medio de acceso “Tarjeta Bip!”. Con este medio de acceso las y los usuarios pueden viajar en buses, metro y EFE Central, además de realizar transbordos entre éstos pagando una única tarifa. Durante el año 2023 se incorporó un nuevo medio de acceso denominado Bip QR o tarifa inteligente, con el cual las personas pueden viajar en todos los modos del sistema pagando una tarifa máxima mensual de cuarenta y un mil pesos (valor correspondiente a 2025).

Dentro de las mejoras realizadas en el Sistema de Trasporte Público de Santiago o RED (en adelante, “el Sistema”) se cuentan 2.530 buses eléctricos y 1.267 adicionales que se sumarán durante el 2025, aportando a la protección del medio ambiente y a la calidad de servicio. A su vez, estos buses son estándar RED y cuentan con aire acondicionado, conexión a wifi, conexiones USB, bajas o nulas emisiones de gases contaminantes, entre otros beneficios para los usuarios. Junto con lo anterior, durante 2023 se realizaron las primeras extensiones del Sistema a las comunas de Padre Hurtado y Lampa, beneficiando con ello a miles de usuarios que cuentan ahora con un modo de transporte regular y más seguro.

2. La evasión y el mal uso de mecanismos que permiten rebaja tarifaria en el transporte público remunerado de pasajeros

En primer lugar, la evasión es el incumplimiento del usuario de la obligación de pago de la tarifa por el uso del transporte público y corresponde a una infracción grave, según el artículo 200 N° 42 de la Ley de Tránsito.

La evasión en el pago de la tarifa afecta al Sistema dado que se financia, por una parte, con el aporte de los usuarios a través del pago de las tarifas; y, por otra, por los aportes del Estado mediante el subsidio previsto en la ley N° 20.378, cuyo objetivo principal es crear un marco de financiamiento del transporte público y un modelo de distribución del subsidio. Por tanto, una menor recaudación por pagos de tarifas puede afectar no solo la calidad del servicio, sino que también la viabilidad y sostenibilidad del Sistema.

Además, existe el riesgo de replicar esta conducta con el avance del pago electrónico en las demás regiones del país, pudiendo influir directamente en los montos del subsidio que se entregan por parte del Estado conforme lo dispone la ley N° 20.378. Por lo anterior, es necesario tomar las providencias que eviten y desincentiven el no pago de las tarifas de transporte

público remunerado de pasajeros por parte de sus usuarios.

Según los datos del primer semestre del año 2024 reportados por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano (en adelante, “DTPM”) el índice de evasión en buses alcanzó un 38,2% en Santiago.

En segundo lugar, el uso indebido del instrumento o mecanismo de rebaja tarifaria que permita el acceso al transporte público utilizando un pase escolar, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier otro sin ser su titular constituye una infracción gravísima, según lo establecido en artículo 199 N° 4 de la Ley de Tránsito.

En este ámbito, en 2024, el Programa Nacional de Fiscalización retuvo 1.616 tarjetas debido a que se detectaron personas que las utilizaban sin ser titular. Por su parte, la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas (en adelante, “JUNAEB”) ha detectado hasta diez reposiciones de la Tarjeta Nacional Estudiantil en un año. El mal uso de mecanismos que permiten rebaja tarifaria es una situación compleja que contribuye a

malas prácticas y al no pago de la tarifa correspondiente, con un impacto importante para el financiamiento del Sistema.

Finalmente, las infracciones asociadas al no pago de la tarifa tienen como consecuencia una anotación en el Registro de Pasajeros Infractores y la suspensión de documentos que permiten la rebaja tarifaria, suspensión de la entrega de licencia de conducir y permiso de circulación, además de la retención de la devolución de impuestos a la renta.

Sin embargo, los datos antes referidos indican que estas sanciones no han sido suficientes para desincentivar la conducta de evadir el pago de la tarifa por parte de las y los pasajeros del transporte público. En efecto, como es de público conocimiento, la evasión del pago de la tarifa es uno de los principales problemas que enfrenta el Sistema, generando un impacto financiero relevante y afectando a la calidad de un servicio de carácter público y a los usuarios que de manera responsable, esforzada y solidaria cumplen con su obligación de pagar la tarifa.

3. El fenómeno y las medidas adoptadas para el control de la evasión

La evasión en el Sistema ha aumentado en los últimos años. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha venido adoptando consistentemente una serie de medidas legales, contractuales y operacionales que han tenido por objeto disminuir el fenómeno.

En efecto, el año 2011 se aprobó la ley Nº 20.484, que modificó la Ley de Tránsito y tipificó como falta grave la conducta del no pago de la tarifa. Asimismo, durante el mismo año, se suscribieron nuevos contratos de concesión para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto que establecieron la obligación de los concesionarios de realizar y/o gestionar las acciones para velar por la disminución de la evasión.

Por su parte, en mayo del año 2015 se ingresó un proyecto de ley (boletín N° 10.125-15) que adopta medidas de seguridad y control del medio de pago del transporte público de pasajeros considerando los niveles registrados el último trimestre de 2014. Así, la ley N° 21.083 estableció como una infracción gravísima la conducta consistente en acceder a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros utilizando cualquier mecanismo o instrumento que permita su uso sin ser el titular; y como una infracción grave la conducta consistente en utilizar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin pagar la tarifa correspondiente. Además, creó el Registro de Pasajeros Infractores y reguló las causas de ingreso y sus efectos; tipificó el delito de falsificación de instrumentos que permitan el acceso al transporte público; y reforzó las atribuciones de Carabineros, inspectores fiscales y municipales, así como las del personal autorizado de ferrocarriles y de los propios concesionarios de uso de vías, entre otras medidas. A su vez, estableció un aumento en un grado de la pena correspondiente a quien lesione o amenace a un inspector fiscal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales o de Metro S.A., en el ejercicio de sus funciones de control o a quienes sean contratados por empresas operadoras de servicios de transporte público para realizar labores de verificación de pago de tarifa.

Luego, el año 2019, se crearon mecanismos regulatorios para incentivar a los concesionarios a disminuir la evasión en las bases de licitación de vías para la provincia de Santiago, LP CUV001/2019. De esta manera, se estableció un pago por reducción de los índices de evasión conforme a las mediciones semestrales que se realicen en cada unidad de servicio. Algunos concesionarios de vías han logrado reducir los índices de evasión gracias a este mecanismo.

Durante la presente Administración se generó un plan para reducir la evasión durante el año 2023 con una serie de medidas de coordinación, de gestión y de carácter operativo. Se busca reducir los niveles de evasión registrados considerando cinco ejes: fiscalización, control de acceso, nuevas tecnologías, educación e información y coordinación intersectorial.

Bajo el eje de fiscalización se busca el aumento continuo de los controles realizados por el Programa Nacional de Fiscalización del Ministerio. Durante el año 2024 se realizaron 308.373 controles por no pago de tarifa; mientras que se alcanzó una cifra total de 30.183 usuarios infraccionados para el caso de las citaciones a los juzgados de policía local.

Por su parte, en el año 2023 se iniciaron controles al correcto uso de la puerta trasera con el objeto de erradicar conductas que facilitan la evasión del pago de la tarifa. Dichos controles implican el inicio de procesos sancionatorios a los operadores y concesionarios de transporte público.

En relación con el pilar de control de acceso, se incrementó significativamente el número de zonas de pago extravehicular, es decir, paraderos de buses en los cuales la validación del pasaje se realiza antes de la subida al vehículo. Esta medida ha sido valorada positivamente por los usuarios ya que no solo facilita el pago, sino que también contribuye a una operación más eficiente de los servicios. Durante 2024, se alcanzó un registro histórico de 286 zonas de pago extravehicular.

Respecto de las nuevas tecnologías, se han dispuesto innovadoras formas de pago con el objeto de facilitar este proceso a las personas usuarias, especialmente a través del uso de nuevas tecnologías, tales como el pago digital con QR, cuyos enrolados superaron los tres millones y medio de usuarios durante el año 2024. En la misma línea, se han implementado estrategias que permitan entregar nuevos beneficios tarifarios como “Dale QR!”, que permite pagar un monto máximo mensual por el usuario equivalente a cuarenta y un mil pesos, con independencia de la cantidad de viajes que realice el pasajero.

A lo anterior, debe sumarse una serie de medidas que se relacionan con la educación, tal como charlas educativas realizadas en los colegios, capacitación a conductores y lanzamiento de campañas publicitarias.

II. FUNDAMENTOS

La evasión del pago del transporte público perjudica los esfuerzos por seguir mejorando la calidad del servicio en beneficio de millones de personas usuarias, como la incorporación de nuevos recorridos, la implementación de buses eléctricos, aire acondicionado, entre otras medidas; y merma la confianza y sentido cívico de quienes pagan diariamente la tarifa para acceder al transporte público.

A pesar de las medidas implementadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las cifras de evasión en el transporte público continúan siendo importantes. Esto refuerza la necesidad de adoptar nuevas acciones y ajustar las

existentes para abordar de manera más efectiva esta problemática.

Respecto de las sanciones y multas existentes, el “Estudio de resultado de denuncias por evasión cursadas por el Programa Nacional de Fiscalización, enviadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana” (2024) de la Secretaría Ejecutiva del DTPM arroja que un 67% de las multas por evasión no son pagadas por los infractores en los juzgados de policía local; a su vez, aproximadamente el 60% de los casos los pasajeros no son anotados en el Registro de Pasajeros Infractores.

El fenómeno de la evasión del pago de la tarifa en el transporte público está presente en la mayor parte de los sistemas de transporte público del mundo. En ciudades como Nueva York la evasión comenzó a aumentar de manera considerable durante la pandemia COVID-19, alcanzando un 21% de evasión en el año 2020. En la actualidad esa cifra ha aumentado aproximadamente a un 50% en el modo autobús. A nivel regional, la ciudad de Bogotá en Colombia daba cuenta de una tasa de evasión de 15,32% en el año 2023. Lo anterior, representa un desafío para las autoridades de transporte, implementando medidas tales como reforzar el control de pago, incluir la presencia de guardias de seguridad, crear una promoción tarifa máxima semanal y uso de tarjetas, implementar vigilancia con cámaras o instalación de nuevas puertas automáticas, entre otras. En este sentido, este proyecto está en línea con el fortalecimiento de

distintas herramientas para controlar la evasión en otros sistemas en el mundo.

1. Implementación de una “tarifa recargada” y otras medidas antievasión

En primer lugar, se propone la implementación de una “tarifa recargada” que consistiría en un monto superior al que actualmente se paga en el validador.

Así, el pasajero que no pagó la tarifa en el respectivo validador y es fiscalizado podrá pagar una tarifa adicional, *in actum,* mediante los equipos que porten las personas autorizadas. Si la o el pasajero no paga la tarifa recargada se iniciará un procedimiento administrativo sancionatorio ante la Subsecretaría de Transportes.

El monto de esta tarifa será determinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, tomando en consideración antecedentes como la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número

de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto y su determinación comprenderá la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378. A su vez, se sustrae la competencia de los jueces de policía local respecto de la infracción de no pago de la tarifa y se le entrega a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el procedimiento administrativo correspondiente. No obstante, se consagra la instancia jurisdiccional para una eventual impugnación.

En segundo lugar, el presente proyecto propone que el pago de la multa infraccional se realice a través del sitio electrónico habilitado para realizar el pago de las multas contemplado en la ley N° 21.549, que crea Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito (en adelante, “Ley CATI”). El procedimiento tendrá carácter administrativo y estará radicado en la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En tercer lugar, se establece la prohibición de ingreso de pasajeros por las puertas traseras de los buses, salvo en los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lo autorice, lo que será sancionado como contravención leve. Así, el objetivo es desincentivar que los usuarios utilicen como mecanismo de evasión el ingreso a los buses por la puerta trasera.

Finalmente, al momento de ser fiscalizado, se permite realizar autentificación biométrica si el infractor no porta consigo su cédula de identidad o cualquier documento que permita su identificación o, bien, su domicilio no se haya registrado o informado.

2. Sanciones por el uso indebido del mecanismo de acceso con asignación de beneficios

En base a la evidencia planteada, se propone otorgar mayores facultades al personal de fiscalización para constatar el incumplimiento, retener y solicitar la inutilización del instrumento de acceso al transporte público con rebaja o exención tarifaria, junto con la suspensión del beneficio y la denuncia respectiva ante el Juzgado de Policía Local competente. Asimismo, una vez constatada la infracción establecida en el numeral 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, el personal de fiscalización remitirá los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que

solicite a la entidad correspondiente la suspensión del beneficio.

De esta manera, si se utilizan de manera indebida los beneficios sociales relacionados a la tarifa del transporte público se sancionará al beneficiario, quien podrá impugnar el acto que resuelva la pérdida del beneficio según las reglas generales.

3. Mejoras al Registro de Pasajeros Infractores

Actualmente, encontrarse en el Registro de Pasajeros Infractores tiene consecuencias tales como la suspensión de la entrega de documentos o certificados relacionados con temas de transporte, como la licencia de conducir o el permiso de circulación.

El proyecto propone ampliar sus consecuencias a otras materias, tales como la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional, restricciones a la obtención de pasaporte y permisos de

residencia. De esta manera, se otorgan nuevos efectos al Registro de Pasajeros Infractores con la finalidad de fortalecer las estrategias para fomentar el pago de las multas cursadas. En todo caso, una vez que se paga la multa se elimina la anotación y cesan sus consecuencias.

Además, con el objeto de enfrentar la baja tasa de envío de los antecedentes de los infractores desde los juzgados de policía local al Registro de Pasajeros Infractores, el procedimiento sancionatorio y sus efectos de inscripción pasan a ser de competencia de la Subsecretaría de Transportes, quien realizará la respectiva inscripción.

4. Protección al personal de fiscalización

Por otro lado, la fiscalización y el control de la evasión inciden en los niveles de violencia en el transporte público, incluyendo agresiones sufre el personal encargado de verificar el pago de

la tarifa, los conductores y, en general, del personal de fiscalización.

Para abordar estas situaciones de riesgo, se propone incluir a los conductores de servicios de transporte público y a los inspectores municipales en el aumento de un grado a la pena por el delito de lesiones y amenazas, conforme a lo establecido en el artículo 196 octies de la Ley de Tránsito.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

Dado lo anteriormente expuesto, el presente proyecto de ley propone modificar los siguientes cuerpos legales:

1. Modificaciones a la Ley de Tránsito:

a) Se establece la prohibición de ingreso de pasajeros por las puertas traseras de los buses, salvo en los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lo autorice.

b) Se establece la obligación de suspensión de los beneficios asociados a las tarjetas que sean retiradas por su mal uso. Asimismo, se amplía esta facultad para que personal de metro y concesionarios de buses puedan realizar estas labores de control de las tarjetas de ingreso al transporte público.

c) Se establece una tarifa recargada y el procedimiento para su pago para aquellas personas que evadan la tarifa del transporte público. Asimismo, se establece un procedimiento sancionatorio en sede administrativa en caso de que esta tarifa no sea pagada por las y los usuarios.

d) Se establece la forma en que se determinará el monto de la tarifa recargada y el destino de estos montos.

e) Se incorpora la facultad del personal de fiscalización para realizar autentificación biométrica en los casos en que sea imposible la identificación del infractor.

f) Se consagra la prohibición de ejercicio de comercio ambulante de espacio o recintos destinados a la prestación de servicios de transporte público.

g) Finalmente, se amplía la protección para los inspectores municipales y para los conductores de los servicios de buses, aumentando las penas por lesiones y amenazas en un grado.

2. Modificaciones a la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local:

a) Se amplía la legitimación activa para denunciar la infracción a la Ley de Tránsito que consiste en el acceso al transporte público mediante el uso de un instrumento o mecanismo con asignación de beneficios tarifarios sin ser su titular o alterándolo. En este sentido, se extiende la facultad para denunciar al personal autorizado de ferrocarriles y metro que preste servicios de transporte de pasajeros.

b) Se amplía la obligación de anotar a los infractores en el Registro de Pasajeros Infractores a la Subsecretaría de Transportes, considerando que será esta entidad administrativa la que conocerá de las infracciones por evasión del pago de la tarifa para el acceso al transporte público remunerado de pasajeros.

c) Se establecen nuevas consecuencias para quienes se encuentren anotados en el Registro de Pasajeros Infractores, tales como la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional, restricciones en la obtención de pasaporte y permisos de residencia.

d) Se amplía el plazo de extinción de la anotación en el Registro de Pasajeros Infractores de tres a cinco años.

e) Se establece la obligación de los órganos del Estado de informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de las anotaciones en el Registro de Pasajeros Infractores. Asimismo, la Tesorería General de la República deberá informar al Ministerio sobre los montos retenidos por concepto de devolución de impuestos.

3. Modificaciones a la ley N° 21.325 de migración y extranjería:

El proyecto de ley propone modificar esta ley en el sentido de incorporar como una causal de rechazo de la solicitud de residencia a quienes se encuentren en el Registro de Pasajeros Infractores.

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

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

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

1) Modifícase el inciso séptimo del artículo 4° en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la frase “registrar y detectar” y la expresión “las infracciones de evasión”, la oración “el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso segundo del artículo 88,”.

b) Agrégase la siguiente oración a continuación del punto a parte, que pasa a ser seguido:

“Por otro lado, en el caso de las infracciones de este inciso, si la persona fiscalizada no porta consigo su cédula de identidad o no es posible su identificación, o bien, su domicilio no se haya registrado o informado, las personas señaladas en el inciso primero podrán realizar autentificación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autentificación en la identidad y domicilio, conforme a lo

establecido en la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada.”.

2) Agrégase en el artículo 88 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El pasajero solo podrá ingresar al bus por la puerta delantera, salvo los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones haya permitido expresamente el acceso por la puerta trasera.”.

3) Elimínase en los incisos quinto y sexto del artículo 88 bis la palabra “frecuente”.

4) Modifícase el artículo 88 ter en el siguiente sentido:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 88 ter.- Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A. deberán solicitar la inutilización del instrumento o mecanismo que permita el acceso del transporte público con asignación de beneficios en el caso de constatarse el uso indebido de éste, debiendo efectuar la denuncia respectiva y, cuando corresponda, retener el instrumento y entregar al infractor constancia de la retención, con la individualización de quien efectúa el control y el organismo al que se remitirá la denuncia. El instrumento que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios será puesto luego a disposición del organismo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuando se trate de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

b) Agrégase un inciso segundo, nuevo:

“El personal de los concesionarios de uso de vías, los propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de

pasajeros, que cumpla con los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, estará facultado para constatar y registrar el correcto uso del instrumento o mecanismo de acceso al transporte público con asignación de beneficios. En caso de uso indebido, deberá solicitar la inutilización del instrumento, así como también remitir los respectivos antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que efectúe la denuncia que corresponda, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.287.”.

c) Agrégase un inciso tercero, nuevo:

“Los funcionarios y el personal indicado en este artículo solicitarán al órgano respectivo la suspensión del beneficio de rebaja o exención de tarifa en el transporte público del titular del instrumento o mecanismo de pago, sin perjuicio del ejercicio de los medios de impugnación establecidos en la ley N° 19.880.”.

d) Reemplázase el actual inciso segundo, que ha pasado a ser cuarto, por uno nuevo del siguiente tenor:

“Para los efectos de lo dispuesto en los incisos anteriores, se entenderá que existe uso indebido del instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros cuando se acceda a éste utilizando un pase escolar, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier instrumento o mecanismo nominativo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios sin ser su titular, de conformidad a lo dispuesto en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

e) Modifícase el actual inciso tercero, que ha pasado a ser quinto, en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles que preste servicios de transporte de pasajeros, debidamente identificados,” por la frase “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y

municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., los concesionarios de uso de vías, propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que cumplan los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, visiblemente identificados".

ii. Intercálase, entre las expresiones "utilice" y "un instrumento", la palabra "indebidamente".

iii. Reemplázase la oración ", requiriendo a la entidad competente la inutilización para su uso en estos servicios." por la expresión "e informar en el plazo de treinta días hábiles a la Subsecretaría de Transportes para que ésta requiera al órgano competente la inutilización del instrumento para el uso en estos servicios de transporte".

iv. Reemplázase la oración "Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles de servicio metropolitano podrán", por la frase "los funcionarios, personal y entidades señaladas precedentemente, deberán".

v. Reemplázase la expresión "o la adquisición del saldo o cuotas de transporte contenidas en ellos" por ". El usuario lo entregará de forma voluntaria y para el solo efecto de acreditar su calidad de beneficiario.".

f) Modifícase el inciso final en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la frase "consignen los funcionarios" por la expresión "sean consignados,".

ii. Reemplázase la oración "efectuar la denuncia de las respectivas infracciones cometidas por los usuarios a las autoridades competentes", por la expresión "cumplir con lo dispuesto en este artículo".

5) Modifícase el artículo 88 quáter en el siguiente sentido:

a) Modifícase el inciso primero en el siguiente sentido:

i. Reemplázase el artículo “Los” por la expresión “El personal de los”.

ii. Agrégase la preposición “de” antes de señalar las expresiones “los propietarios de buses” y “los prestadores de transporte público remunerado”.

iii. Reemplázase la frase “o quienes sean autorizados por éstos” por la expresión “, personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Reemplázase el inciso segundo por uno nuevo del siguiente tenor:

“En caso que el pasajero se rehúse a exhibir el instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros o si se constatare el no pago de la tarifa correspondiente, el personal señalado en el inciso anterior deberá requerir el pago de una tarifa recargada en la forma dispuesta en el artículo 88 quinquies y de acuerdo al monto determinado en el artículo 88 sexies. Si el pasajero se negase a efectuar dicho pago, se deberá disponer que el infractor haga abandono del vehículo de transporte público remunerado de pasajeros.”.

c) Reemplázase el inciso final por uno nuevo del siguiente tenor:

“En tanto, si Carabineros de Chile constatare el no pago de la tarifa por parte del pasajero, cursará la infracción administrativa dispuesta para el caso del número 42 del artículo 200 y deberá informar y remitir los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que gestione el cobro de la multa a través de la División de Fiscalización de Transportes y Tratamiento Automatizado de

Infracciones de Tránsito, de acuerdo a lo establecido en el artículo 88 quinquies de esta ley. Para el evento de que la persona no indique su domicilio habiéndole sido requerido, Carabineros, dentro de sus competencias, podrá conducir al pasajero a una unidad policial para el solo efecto de verificar el domicilio; sin perjuicio de proceder a cursar la infracción del inciso tercero del artículo 204.”.

6) Agrégase un artículo 88 quinquies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 quinquies.- Los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., el de los concesionarios de uso de vías, de los propietarios de buses y, en general, de los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que constataren el uso de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin el pago de la tarifa correspondiente deberán requerir el pago de la tarifa recargada dispuesta en el artículo 88 sexies. Dicho pago deberá realizarse mediante los equipos portados por el personal indicado precedentemente, quienes deberán entregar el respectivo comprobante una vez efectuado el pago. Si el pasajero paga la tarifa recargada podrá permanecer en el respectivo vehículo para hacer uso del servicio de transporte y no se cursará la infracción por no pago de la tarifa.

Si el pasajero no pagare la tarifa recargada, el personal señalado en el inciso precedente notificará al infractor la existencia del incumplimiento de la obligación del artículo 88 de la presente ley y remitirá los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio a través de la División de Fiscalización de Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. La notificación deberá contener, a lo menos:

1. La identificación del infractor: Nombre, RUT, domicilio y correo electrónico.

2. Mención expresa de la patente o identificación del vehículo, si correspondiere, y la fecha y hora de su comisión.

3. La norma transgredida.

4. Los derechos que le asisten.

5. El monto de la multa, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción y los efectos de su no pago.

6. El sitio electrónico habilitado para realizar el pago.

Corresponderá a la Subsecretaría de Transportes gestionar el pago de la multa a través del sitio electrónico habilitado para realizar el pago de las multas de la ley N° 21.549 a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito.

Quien no impugne la infracción y pague la multa luego de la notificación y antes del plazo de veinte días hábiles tendrá derecho a pagar el monto mínimo establecido por esta ley para la infracción, con una rebaja equivalente al cincuenta por ciento. Por su parte, quien no pague la multa con anticipación ni impugne la infracción se le aplicará el monto máximo de la multa establecido por esta ley.

El pasajero podrá impugnar la infracción o la multa ante la Subsecretaría de Transportes. Para estos efectos sólo podrá interponerse recurso de reposición de la forma establecida en la ley N° 19.880. La Subsecretaría deberá resolver la impugnación dentro del plazo de veinte días hábiles. Si acoge la impugnación, se pondrá término al procedimiento, sin tener por establecida la infracción. Si la impugnación es rechazada, la resolución respectiva tendrá por declarada la infracción y por determinado el monto de la multa. En caso de acogerse la impugnación de la multa, la resolución modificará del monto de la sanción, junto con declarar la infracción. De rechazarse de la impugnación, el infractor dispondrá de un plazo de cinco días hábiles, contado desde la notificación de la resolución, para efectuar el pago de la multa, sin derecho a rebaja. Si el pago no se registra dentro del plazo indicado, la

Subsecretaría procederá a inscribir al infractor en el Registro de Pasajeros Infractores, regulado en el artículo 22 bis de la ley N° 18.287, sobre procedimientos ante los juzgados de policía local.

Dentro del término de veinte días, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través de una plataforma electrónica que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local. La reclamación no suspenderá la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores por parte de la Subsecretaría de Transportes. En contra de la resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación no procederá recurso alguno, deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada y, en caso que absolviera o rebajara el monto de la multa aplicada, la Subsecretaría dejará sin efecto la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores.

Los pagos que se realicen en virtud de lo prescrito en el inciso anterior deberán ser enterados en la Tesorería General de la República a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

Las comunicaciones o notificaciones de establecidas en este artículo deberán realizarse por medios físicos o electrónicos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento. Cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación deberá realizarse por correo postal simple enviado al último domicilio registrado o informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al Servicio de Registro Civil e

Identificación o en el Servicio Electoral, entendiéndose practicada a contar del quinto día hábil siguiente de su despacho en la oficina de correos que corresponda. En los demás casos, los plazos se computarán desde el día hábil siguiente a aquél en que se notifique la infracción.”.

7) Agrégase un artículo 88 sexies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto vigente y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado como parte de los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerado de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

8) Agrégase en el título XIV, a continuación de la frase “DISPOSICIONES GENERALES SOBRE USO DE LAS VÍAS”, la expresión “E INFRAESTRUCTURA DESTINADA A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

9) Modifícase el artículo 160 en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego de la expresión “Las vías públicas”, la oración “y la

infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, luego de la expresión “Prohíbese en las vías públicas”, la oración “e infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

ii. Agrégase en el numeral 3, luego de la frase “comercio ambulante en”, la expresión “lugares tales como”; y, luego de la frase “calzadas y bermas”, la expresión “, aceras, platabandas, veredas, parques o área verdes, acceso y andenes de estaciones de metro y ferrocarriles y, en general, en la infraestructura destinada a los servicios de transporte público de pasajeros”.

10) Modifícase el inciso primero del artículo 196 octies en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la oración “en razón del ejercicio de sus funciones a un” y la frase “inspector fiscal”, la expresión “inspector municipal,”.

b) Intercálase, entre la expresión “labores de verificación de pago de tarifa” y la oración “, será sancionado”, la expresión “o a quienes sean conductores de dichos servicios”.

Artículo segundo.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los juzgados de policía local:

1) Modíficase el artículo 3° en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego del punto aparte, que ha pasado a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“Respecto de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, también estarán legitimados para efectuar la denuncia correspondiente el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Intercálase en el inciso cuarto, luego de la frase “Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación” y la expresión “será lugar hábil”, la oración “o Servicio Electoral,”.

2) Modifícase el artículo 22 bis de la siguiente manera:

a) Agrégase en el primer inciso, luego de la frase “Registro de Pasajeros Infractores", la oración “por el Juzgado de Policía Local o por la Subsecretaría de Transportes, según corresponda”.

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, entre la oración “o certificados que se relacionen con temas de transporte,” y la frase “y la persecución del delito establecido en el artículo 22 quáter.”, la siguiente expresión:

“; la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional; las restricciones al otorgamiento y renovación de pasaporte o permisos de residencia;”.

ii. Agrégase antes del punto aparte la siguiente oración:

“, con excepción de los indicados precedentemente. Excepcionalmente, los representantes legales o las personas naturales que éstos designen de las organizaciones de espectáculos de fútbol profesional podrán consultar el Registro de Pasajeros Infractores para el solo efecto de ejercer el derecho de admisión a que se refiere la ley N° 19.327, respecto de las personas que figuren en él”.

c) Reemplázase en el inciso tercero la frase “tres años” por la frase “cinco años”.

3) Modifícase el artículo 22 quáter de la siguiente manera:

a) Agrégase en el inciso sexto, luego del punto final, el que pasa a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“Los órganos del Estado a que hace referencia este inciso deberán informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de que el beneficiario se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

b) Agrégase en el inciso octavo, luego del punto final, que pasa a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“La Tesorería General de la República deberá informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de personas y el monto retenido como consecuencia de que el solicitante se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

c) Agrégase un inciso noveno, nuevo, del siguiente tenor:

“Asimismo, respecto a la solicitud o renovación de un pasaporte, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá consultar en línea si el solicitante se encuentra en el Registro de Pasajeros Infractores. En el evento de aparecer con inscripción vigente, el Servicio rechazará sin más trámite y en el acto la solicitud.”.

Artículo tercero.- Agrégase en el artículo 88 de la ley N° 21.325, de Migración y Extranjería, un numeral sexto, nuevo, del siguiente tenor:

“6. Se encuentren en el Registro de Pasajeros Infractores de la ley N° 18.287, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Artículo transitorio.- Imputación del gasto. El mayor gasto fiscal que irrogue la aplicación de este proyecto de ley, durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.”.

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

Dios guarde a V.E.,

GABRIEL BORIC FONT
Presidente de la República

ÁLVARO ELIZALDE SOTO
Ministro del Interior
y Seguridad Pública

JAIME GAJARDO FALCÓN
Ministro de Justicia
y Derechos Humanos

JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes y
Telecomunicaciones