INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, sobre ordenamiento de las licencias de conductores profesionales.

BOLETÍN N° 13.473-15

_____

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 Juan Pablo Letelier, Francisco Chahuán y Jorge Pizarro.

- - - - - - - -

En la sesión en que la Comisión discutió la iniciativa en examen, asistió, además de los miembros de dicha instancia, la Honorable Senadora señora Ximena Órdenes.

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación de del Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez; de la Jefa de la División de Normas y Operaciones, señora Lorena Araya; del Encargado de Relaciones Institucionales, señor Jorge Gómez, y de la Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner.

Asimismo, participaron especialmente invitados a exponer sus puntos de vista, el Vocero de la Coordinadora Nacional de

Conductores de Colectivos (CORNACONCOL), señor Miguel Espinosa; el Representante de la Confederación de Taxis de Regiones, señor Luis Dubó; la Presidenta de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH), señora Verónica Contreras; el Vicepresidente de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI), señor Jorge Klenner, y la Representante de Transportistas Escolares Independientes de la Región de Tarapacá, señora Ada del Castillo.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Facultar a la autoridad sectorial competente, en el marco de sus atribuciones actuales, a efectuar una ordenación de los titulares de licencias de conducir, en donde se contenga diversa información relevante acerca de tales conductores, con la finalidad de formalizar su labor. Lo anterior, además, con el objetivo de contar con datos útiles y certeros al momento de desplegar políticas públicas y beneficios en el sector, permitiendo, de igual modo, la observancia de las leyes sociales respecto de dichos conductores.

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 Nº 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley de Tránsito.**

Artículos 12, 13 y 14.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los Honorables señores Senadores autores de la presente Moción, señalan, como fundamento de la misma, que el transporte público de pasajeros es una función esencial por el cual el Estado debe velar.

De ese modo, explican, la regulación del particular se contiene, básicamente, en el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio del ramo, a la cual se añaden otros cuerpos legales, como por ejemplo, aquellos relacionados con determinadas herramientas administrativas o ciertos instrumentos de financiamiento del sector.

En seguida, indican que, dentro del transporte de pasajeros, es posible advertir diferentes categorías, todas las cuales cuentan con normativa específica asociada a cada modalidad.

Sin perjuicio de lo anterior, prosiguen, en el rubro en examen se suma, al transporte de pasajeros, el de carga, el cual es fundamental para el abastecimiento del país, no obstante ser, además, un componente básico en su logística estratégica.

Posteriormente, expresan que el factor común que ambos tipos de transporte comparten, es que, para operar, requieren contar con conductores profesionales, que posean la respectiva licencia de conducir.

En esa línea, observan que existen diversos tipos de licencias para conductores profesionales, clasificadas de acuerdo a sus capacidades y certificaciones, relacionadas, asimismo, al vehículo que las mismas autorizan a conducir.

Tales instrumentos, agregan, se obtienen a través de pruebas teóricas y prácticas, a las cuales se suman exigencias adicionales de edad y experiencia. Dichos requisitos, son verificados por las municipalidades, quienes finalmente son los órganos que otorgan las licencias en cuestión.

Por otra parte, señalan que, en el sector del transporte, existen diferentes formas de organización empresarial y gremial, lo que produce efectos, entre otros, en el ámbito impositivo, conduciendo a que algunos actores tributen por renta efectiva y otros por renta presunta.

Asimismo, dicha pluralidad de formas genera que los vínculos entre los conductores y los propietarios de los vehículos sean, de igual modo, diversas, verificándose relaciones laborales reguladas por el Código del Trabajo y otras de carácter comercial, en donde se configuran distintos actos civiles o mercantiles por medio de los cuales aquéllos se vinculan.

A raíz de lo anterior, prosiguen, los conductores profesionales cuentan con diferentes niveles de formalización en sus labores, lo que conlleva a que existan distintos escenarios en el cumplimiento efectivo de las prestaciones sociales, referentes a salud y previsión, a las cuales los primeros tienen derecho.

En tal contexto, destacan, la inexistencia de un registro único de conductores profesionales dificulta inmensamente la definición de políticas públicas dirigidas a este universo de profesionales,

quienes cumplen una función social trascendente para el bienestar y desarrollo económico de país.

Finalizan sosteniendo que el contar con dicho registro permitiría, no sólo identificar al global de personas que participan permanente o esporádicamente en esta actividad, sus nivel de capacitación periódica y de validación de sus competencias, sino también asumir la necesidad de desarrollo de políticas públicas para asegurar el acceso a las leyes sociales a este amplio grupo de personas.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

La Moción en estudio está estructurada sobre la base de tres artículos permanentes, los que se configuran en los siguientes términos.

- **El artículo 1**, faculta a la autoridad sectorial competente, dentro de sus atribuciones legales, a ordenar la información de las licencias profesionales existentes, de acuerdo a los criterios considerados en los artículos siguientes del proyecto **(inciso primero)**.

En seguida, se permite denominar a tal ordenación como “Registro Único Nacional de Conductores Profesionales” **(inciso segundo)**.

- **El artículo 2**, define como conductor profesional a toda persona que cuente con una licencia de conducir profesional válida, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Tránsito, que lo faculte a desempeñar funciones de transporte de personas o carga.

- **El artículo 3**, dispone, en su **inciso primero**, que las personas que cuentan con licencias de conducir de categoría profesional, deberán informar, preferentemente por vía digital, a la autoridad competente, los siguientes antecedentes mínimos:

a.- En qué categoría de transporte participa:

i. Carga.

ii. Pasajeros mayor.

iii. Pasajeros menor público.

iv. Pasajeros menor privado.

v. Escolar.

vi. Industrial.

b.- En qué región habita y en cuál de ellas desempeña preferentemente su trabajo profesional.

c.- Si es propietario del vehículo que conduce para realizar su trabajo.

d.- Si trabaja de manera dependiente o por cuenta propia.

e.- Categorías de licencias profesionales vigentes con las que cuenta.

f.- La participación en cursos de capacitación o certificación de competencias laborales

Posteriormente, se establece la responsabilidad del conductor profesional de informar, preferentemente por medios digitales, el inicio de una actividad laboral que requiera de una licencia de conducir profesional, como también sus eventuales cambios, además de actualizar anualmente tal información a la autoridad competente **(inciso segundo)**.

Por último, se posibilita que la autoridad competente pueda clasificar como conductor no activo a aquel que no comunica, preferentemente por medios digitales, la realización de una actividad que requiera, para su ejercicio legal, de una licencia de conducir profesional **(inciso tercero)**.

DISCUSIÓN EN GENERAL

En discusión la idea de legislar sobre la iniciativa en referencia, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, resaltó que el propósito de fondo del proyecto de ley en estudio es impulsar la creación de un registro de conductores profesionales.

En ese sentido, indicó que el debate del particular se remonta hace ya bastantes años atrás, en tanto se ha sostenido latamente la necesidad de contar con una herramienta de esta naturaleza.

Asimismo, expresó que el proyecto resulta positivo desde dos dimensiones, la primera, relativa al interés público envuelto en poder identificar a las personas que cuentan con licencia profesional y las actividades que las mismas se encuentran realizando, y la segunda, referente al interés de los propios conductores de ver visibilizada formal y profesionalmente su importante labor, sirviendo el registro como un instrumento de validación social y la antesala para el reconocimiento de los conductores en la comunidad.

De ese modo, señaló que todas las razones antes enunciadas condujeron a la presentación de la iniciativa en análisis, con la intención de avanzar hacia la creación de un registro nacional único de conductores profesionales, el que permitirá saber con qué tipo de licencia en específico cuentan estos últimos, qué clase de vehículos están habilitados a operar y qué actividad se encuentran desempeñando.

Lo anterior, subrayó, teniendo en especial consideración, asimismo, que desde hace dos o tres años a la fecha se ha advertido en el país un déficit significativo de conductores profesionales, por lo que se precisa de una pronta institucionalización del mecanismo en comento.

Por último, preguntó al Ejecutivo su opinión respecto del proyecto de ley.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, indicó que los conductores de taxis, de taxis colectivos, de transporte escolar, entre otros, están atravesando por una situación significativamente compleja, en tanto haber sido un rubro tremendamente golpeado por el impacto de la pandemia, lo que ha generado una relevante caída de sus ingresos.

De ese modo, destacó, todas las medidas que avancen en beneficiar al rubro son bienvenidas por el Ejecutivo.

Posteriormente, explicó que, en la regulación actual, se contemplan cinco tipos de licencias profesionales, a saber, la licencia clase A-1, que habilita a la conducción de taxis; la licencia clase A-2, que autoriza la conducción, indistintamente, de taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor, o de hasta treinta y dos cuando se haya estado en posesión de esta licencia por, a lo

menos, dos años y siempre que el largo del vehículo no exceda los nueve metros; la licencia clase A-3, que habilita la conducción, indistintamente, de taxis, vehículos de transporte remunerado de escolares, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas sin limitación de capacidad de asientos; y las licencias A-4 y A-5, que permiten la conducción de transporte de carga.

Tales instrumentos, prosiguió, son otorgados por las municipalidades, las que deben informar al Servicio de Registro Civil e Identificación respecto de los titulares de dichas licencias.

Luego, respecto del contenido de la iniciativa, indicó que el Ejecutivo todavía se encuentra examinando los elementos abordados por el proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que, a principios del pasado mes de marzo, se presentaron diversas modificaciones al Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro de las cuales existe una dirigida al registro de conductores de taxis y taxis colectivos, en donde se dispone que, junto con la inscripción del vehículo, se deban registrar, además, el o los conductores del mismo.

Tal medida, añadió, satisface actualmente una necesidad importante, a saber, la identificación de aquellos conductores que han incurrido en infracciones graves y que todavía siguen en circulación, lo que genera una complejidad para todo el sector.

Por su parte, agregó, el transporte escolar ya cuenta con un registro propio, en el cual se inscriben los conductores y ayudantes de los vehículos.

Por consiguiente, expresó que, con independencia de lo propuesto por el proyecto, al menos los dos rubros antes mencionados estarían cubiertos en estas materias, precisamente por las razones previamente descritas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, replicó afirmando que, a su entender, el problema con los instrumentos antes mencionados, incluso con el de transporte escolar, es su falta de actualización y depuración.

En efecto, precisó que los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones cuentan, en muchas ocasiones, sólo con información de un determinado período, no existiendo luego la verificación de la vigencia de los datos aportados, como tampoco sanciones al respecto.

Por lo anterior, resaltó, es que se necesita de un registro único nacional de conductores profesionales, en donde se encuentren consignados los conductores de taxis colectivos, de taxis básicos, de transporte de carga, por nombrar sólo a algunos, que permita diferenciar a los trabajadores por cuenta propia y a los dependientes en este rubro, posibilitando, de ese modo, la constatación de las distintas realidades del sector.

Lo anterior, añadió, sin perjuicio que un instrumento de esta naturaleza dotará al Estado de mayor información para un despliegue más preciso de políticas públicas en el sector, especialmente cuando se trate de la entrega de beneficios u oportunidades.

El Vocero de la Coordinadora Nacional de Conductores de Colectivos (CORNACONCOL), señor Miguel Espinosa, por su parte, subrayó que la organización que representa, en reiteradas ocasiones, junto a la Confederación de Taxis de Regiones, ha hecho presente la urgencia de contar con un registro de conductores profesionales en nuestro país.

Sin perjuicio de lo anterior, explicó que, actualmente, el artículo 46 del aludido Decreto Supremo N° 212, ya establece el deber de los terminales de contar con un registro en donde se consignen los datos relativos a la identificación del vehículo de que se trate, el nombre y apellido de su conductor, los horarios de salida del móvil y su recorrido, entre otros, sin que se diferencie si es el propietario del vehículo quien lo conduce, o es un tercero.

Atendido lo anterior, cuestionó la falta de aplicación y fiscalización del referido artículo.

En la misma línea, expresó que el artículo 75 del señalado cuerpo reglamentario faculta a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones a exigir un tipo de credencial única al conductor, por lo que estima necesario que ello se modifique, a fin de que se sea imperativo el contar con tal documentación.

Lo anterior, prosiguió, en tanto de haberse hecho efectivas disposiciones actualmente existentes, se contaría con información más certera del sector, evitándose las diferencias de trato que se observan entre el propietario del vehículo y el conductor, especialmente cuando se destinan determinadas bonificaciones al rubro.

A continuación, señaló que la organización que representa sostuvo una reunión con la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y con el Subsecretario de Transportes, en donde se hizo presente la necesidad de que se cuente con un registro de conductores profesionales, el serviría para depurar la información actualmente existente, contando, además, con datos más fidedignos al respecto, sin perjuicio de ello ser una oportunidad, asimismo, para fijar requisitos más exigentes para la inscripción del conductor en un instrumento de esa naturaleza, a fin de formalizar y profesionalizar el sector.

En ese sentido, resaltó que en dicha reunión, de igual forma, se subrayó que con la existencia de un registro también podría identificarse con mayor claridad a los conductores para los bonos de ayuda que se dispongan por parte del Estado, a fin de que los mismos efectivamente lleguen a tales destinatarios.

Luego, observó que, en tal oportunidad, dichas autoridades manifestaron la presentación de modificaciones al Decreto Supremo N° 212. En ese sentido, y sin perjuicio de valorar tal acción, CORNACONCOL expresó la necesidad de que, en el intertanto, se disponga de un portal digital expedito, en donde los conductores puedan acreditar que laburan en el sector, precisamente para los fines antes expuestos.

No obstante lo señalado, observó que el registro permitiría, también, saber con mayor certeza el número total de conductores profesionales activos, diferenciando las distintas situaciones en que ellos se encuentran, especialmente para que pueda ser entregado el ingreso mínimo mensual que el gremio ha solicitado a las autoridades, a fin de que dicha ayuda sea efectivamente recepcionada por quien se encuentra detrás del volante.

El Representante de la Confederación de Taxis de Regiones, señor Luis Dubó, a su turno, y en línea con lo sostenido por quien le antecedió en el uso de la palabra, indicó que en la normativa en vigor ya existen preceptos que hacen mención a registros en el sector, en el

aludido Decreto Supremo N° 212, con el objetivo de contar con un transporte profesionalizado, con mejor servicio, con mayor control y fiscalización, con un aumento el uso del transporte público, con mayor descongestión de las vías y con el incremento en las posibilidades de renovación de flota.

De ese modo, explicó que el artículo 14 del citado cuerpo reglamentario dispone que, en el certificado de inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros, se debe consignar el nombre del responsable del servicio, la identificación del vehículo, el tipo de prestación que realiza, la denominación o identificación del origen y destino, como también, en el caso de la locomoción colectiva urbana y rural, la ciudad en que operarán y la descripción de los trazados que se obliga a atender.

Toda esta información, resaltó, debiese ser actualizada periódicamente por el responsable del servicio, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 15 de tal reglamento, cuestión que no se está observando.

Del mismo modo, añadió, tampoco se está aplicando el contenido del artículo 29 bis de dicho Decreto Supremo, en donde se establece que el responsable del servicio estará obligado a proporcionar al Secretario Regional o al Departamento de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes los antecedentes que les sean solicitados formalmente por escrito, debiendo remitirlos en el o los plazos y condiciones que al efecto se fijen.

En igual sentido, añadió, es que se orienta el artículo 46 del reglamento en comento, el que ordena que en los terminales deba disponerse de un “Libro de Control”, foliado, numerado y timbrado por el Secretario Regional competente, en donde se debe consignar la patente única del vehículo, el recorrido prestado, la hora de salida y llegada del móvil, la individualización el conductor en cada salida y llegada del vehículo, como también cualquier novedad que se registre durante la prestación del servicio.

De igual forma, precisó, el mismo precepto faculta al Secretario Regional para que, mediante resolución, autorice el reemplazo del “Libro de Control” por un sistema de registro computacional.

En consecuencia, resaltó, están todas las herramientas para que la autoridad pudiese actualizar, depurar y modernizar

estos sistemas, pudiendo controlar que el registro diario de las actividades se realice fidedignamente.

Por su parte, explicó que el artículo 75 del Decreto Supremo en cuestión, faculta a los Secretarios Regionales para establecer la obligatoriedad de portar, en los taxis, por modalidad de servicio, una identificación del conductor, en la cual se contiene, entre otros, su fotografía, su nombre completo, su número de licencia y su número de folio. Este último elemento, prosiguió, es el que permite que todos los conductores puedan ser identificados, el cual se consigna, reiteró, en la credencial en comento.

Por tanto, afirmó, no es correcto sostener que el gremio se encuentra desformalizado, en tanto existir hoy las herramientas para un registro de todos los actores del rubro.

Posteriormente, aseveró que, en el año 2017, y a raíz de la llegada de las empresas de aplicaciones de transporte, se propuso un registro nacional de conductores del transporte público, proposición en la cual jugó un rol fundamental la Asociación de Taxistas del Biobío, encabezada por los señores Richard Montecinos y Juan Pablos Cuevas.

Así, se recomendó a la autoridad que se dispusiera tal registro, con la finalidad de que cualquier conductor que no se encontrase registrado no pudiera desempeñarse en estas labores.

Lo anterior, con la finalidad de mejorar, por una parte, el control y la fiscalización de la actividad, y por otra, la identificación de los conductores y propietarios de los vehículos.

Por consiguiente, agregó, se deben realizar trabajos en conjunto con las Secretarías Regionales de Transportes y Telecomunicaciones para avanzar en el particular, a fin de contar con un registro que sirva como una herramienta para actualizar la información sectorial, permitiendo identificar a los actores que no cumplen adecuadamente con sus funciones.

De ese modo, todo conductor profesional que estuviese consignado en el registro, debiese recibir del Secretario Regional correspondiente un certificado que lo acredita en tal calidad, el cual debiese portarse en el vehículo.

Ello, permitiría un reconocimiento, valorización y profesionalización de esta importante actividad.

Por último, reiteró que lo anterior debe ser analizado sin perjuicio de la disposición, en el corto plazo, de un portal digital en el cual, los propietarios de los vehículos, pudiesen consignar a los móviles, conductores y titulares de los móviles.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, posteriormente, otorgó el uso de la palabra a los representantes de los gremios del transporte escolar, resaltando que los conductores de esta área cuentan con una regulación distinta sobre el punto en comento.

La Presidenta de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH), señora Verónica Contreras, en primer lugar, indicó que, para ejercer en el rubro del transporte escolar, se requiere que el propietario del vehículo se inscriba en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, pasando a ser, luego de ello, el empresario del transporte. Asimismo, agregó, se debe consignar al o los conductores del móvil.

En seguida, indicó que tal herramienta se encuentra desactualizada, verificándose la existencia de cifras abultadas.

Por tal razón, agregó, es que el gremio que representa propuso a la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones que se actualizara el mencionado registro, a fin de que se pueda determinar el número real de actores del sector.

Así, resaltó que, a finales del pasado mes de marzo, se consignaban a setenta y tres mil quinientas ochenta personas relacionadas con el servicio, cifra que, en su opinión, no se condice con la cantidad efectiva de sujetos que se desempeñan en esta actividad.

Por consiguiente, se precisa una modernización de dicho instrumento para que el mismo refleje los números fidedignos del rubro.

La Representante de Transportistas Escolares Independientes de la Región de Tarapacá, señora Ada del Castillo, por su parte, resaltó que, al menos en la ciudad de Iquique, las condiciones

fijadas por la normativa son controladas con rigurosidad, existiendo fiscalizaciones para que se compruebe que los vehículos cuentan con las dos revisiones técnicas anuales exigidas (en caso de móviles de más antigua data, dicha cifra aumenta a tres).

De igual modo, subrayó, en las plantas de revisión técnica se exige la credencial respectiva antes de que se realice el control del móvil.

Asimismo, indicó que los inspectores de transporte se encuentran frecuentemente controlando a los vehículos en los colegios, por lo que los actores del rubro siempre tienen el cuidado de cumplir con lo exigido por la regulación, a fin de no quedar expuestos a las altas multas contempladas por el ordenamiento en este ámbito.

Posteriormente, y en lo referente a las materias en discusión, sugirió que el proceso de actualización de los registros pueda ser dispuesto por medios digitales, a fin de que ese procedimiento sea más amigable para las personas. Lo anterior, resaltó, ya que al día de hoy tal actualización de datos resulta compleja de efectuar.

El Vicepresidente de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI), señor Jorge Klenner, en línea con lo sostenido por la señora Contreras, señaló que existe una incongruencia entre la cifra de vehículos registrados, a saber, veintiséis mil novecientos cuarenta y seis, con el número de conductores inscritos, esto es, veintinueve mil seiscientos nueve.

Además de lo anterior, añadió, en muchas ocasiones el conductor de reemplazo consignado en el registro es una figura meramente formal, que jamás ha operado el vehículo.

En ese sentido, explicó, producto de diversas situaciones, entre ellas el abuso por parte de algunos de los actores del rubro, se eliminó, al dorso de la credencial con que cuenta este sector, la designación del conductor eventual, lo que también ha contribuido a las discrepancias de información de los instrumentos oficiales.

Así, expresó que lo registrado formalmente no guarda relación con la realidad, debiendo avanzarse hacia una depuración de tal herramienta, en donde claramente se identifique a las personas que actualmente están desempeñando esta actividad.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que, no obstante tales déficits, el registro de transporte escolar sigue siendo uno de los más completos del sector, en donde se consigna al vehículo, su propietario, su conductor y al auxiliar.

En seguida, reiteró la necesidad de trabajar para verificar que los inscritos en el registro efectivamente se encuentren trabajando en este ámbito, sin perjuicio de las demás modificaciones que se puedan realizar para contar con un sistema más controlado, para lo cual podría ser útil contemplar medidas de autofiscalización por los propios gremios.

Por último, finalizó que la actualización y depuración del instrumento en cuestión es relevante también para que las autoridades administrativas cuenten con información fidedigna al momento de desplegar políticas públicas en este contexto, al igual que para las Cámaras del Honorable Congreso Nacional, a fin de que se legisle con datos más certeros acerca del particular.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, compartió el juicio expresado por quien le antecedió en el uso de la palabra, agregando que, en su opinión, se debe apuntar al establecimiento de un registro nacional de conductores profesionales, que permita distinguir las distintas categorías de titulares de licencias y las diversas actividades que los mismos realizan.

En tal esfuerzo, destacó, también se debiesen incorporar a los transportistas de carga, además de los conductores adscritos a aplicaciones.

En síntesis, resaltó, la idea es concentrar en un único instrumento o plataforma a los conductores profesionales de nuestro país, con el objetivo de que se pueda gestionar esta información de manera fidedigna y certera, superando de ese modo los instrumentos anacrónicos existentes al día de hoy.

VOTACIÓN EN GENERAL

En votación el proyecto de ley, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores

Letelier (Presidente), Chahuán, García Huidobro, Pizarro y Soria, lo aprobó en general.

El Honorable Senador señor Chahuán, consignó que el proyecto, en su opinión, impulsará medidas que generarán un gran aporte para el transporte en todas sus dimensiones.

- - - - - - -

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones os propone aprobar en general:

PROYECTO DE LEY:

"**Registro Único Nacional de Conductores Profesionales**

Artículo 1.- La autoridad competente, dentro de sus atribuciones legales, podrá ordenar la información de las licencias profesionales existentes según los criterios contenidos en los artículos siguientes.

Dicho ordenamiento, se podrá denominar como Registro Único Nacional de Conductores Profesionales

Artículo 2.- Es conductor profesional toda persona que cuente con una licencia de conducir profesional válida, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Tránsito, que lo faculte a desempeñar funciones de transporte de personas o carga.

Artículo 3.- Las personas con licencias de conducir de categoría profesional, deberán informar, preferentemente por vía digital, a la autoridad competente, los siguientes antecedentes mínimos:

a.- En que categoría de transporte participa:

i. Carga.

ii. Pasajeros mayor.

iii. Pasajeros menor público.

iv. Pasajeros menor privado.

v. Escolar.

vi. Industrial.

b.- En qué región habita y en cuál de ellas desempeña preferentemente su trabajo profesional.

c.- Si es propietario del vehículo que conduce para realizar su trabajo.

d.- Si trabaja de manera dependiente o por cuenta propia.

e.- Categorías de licencias profesionales vigentes con las que cuenta.

f.- La participación en cursos de capacitación o certificación de competencias laborales.

Será responsabilidad del conductor profesional informar, preferentemente por medios digitales, el inicio de una actividad laboral que requiera de una licencia de conducir profesional, como también sus eventuales cambios, además de actualizar anualmente tal información a la autoridad competente.

Si la persona no comunica, preferentemente por medios digitales, la realización de una actividad que requiera, para su ejercicio legal, de una licencia de conducir profesional, la autoridad competente lo podrá clasificar como conductor no activo.”.

- - - - - - -

Acordado en sesión celebrada el día **6 de mayo de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Francisco Chahuán Chahuán, Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga.

Sala de la Comisión, a 11 de mayo 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 ORDENAMIENTO DE LAS LICENCIAS DE CONDUCTORES PROFESIONALES.

BOLETÍN N° 13.473-15

I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** facultar a la autoridad sectorial competente, en el marco de sus atribuciones actuales, a efectuar una ordenación de los titulares de licencias de conducir, en donde se contenga diversa información relevante acerca de tales conductores, con la finalidad de formalizar su labor. Lo anterior, además, con el objetivo de contar con datos útiles y certeros al momento de desplegar políticas públicas y beneficios en el sector, permitiendo, de igual modo, la observancia de las leyes sociales respecto de dichos conductores.

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

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN**: la Moción está estructurada sobre la base de tres artículos permanentes.

IV.**NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no presenta.

V.**URGENCIA**: no presenta.

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

VII.**TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: primer trámite.

VIII.INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: ingresó al Senado con fecha 29 de abril de 2020, dándose cuenta en la sesión ordinaria 21ª, de data 5 de mayo de 2020, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX.**TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe, aprobado en general.

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

Decreto con fuerza de ley Nº 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley de Tránsito.** Artículos 12, 13 y 14.

Valparaíso, a 11 de mayo de 2020.

LUIS SEPÚLVEDA VARGAS
Abogado Secretario Accidental de la Comisión